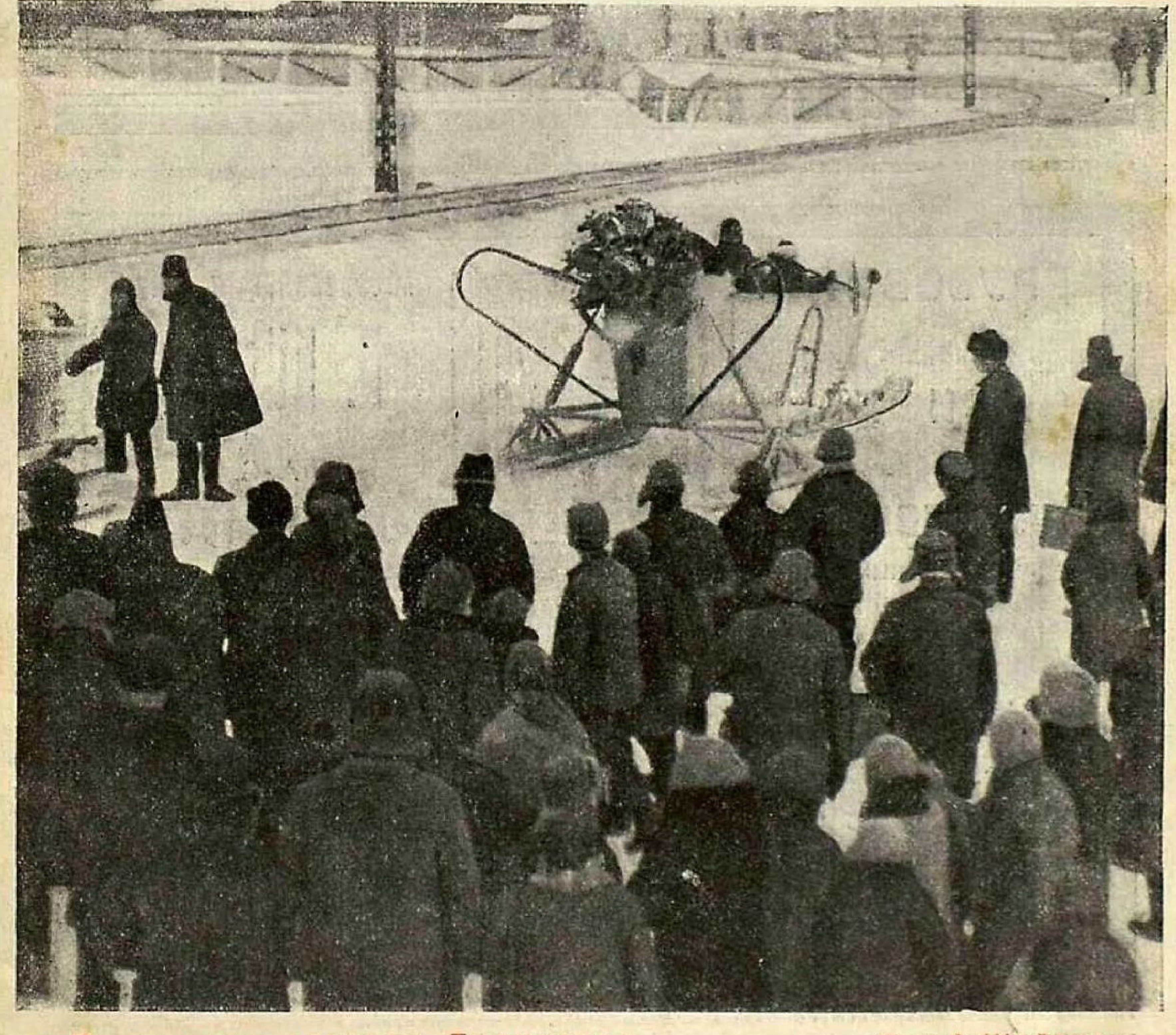
ЗА РУЛЕМ

4

1929

ДОРОГУ СОВЕТСКИМ АЭРОСАНЯМ!



...Пропеллер загудел. Тронулись... Фото А. Шайхета



ГРУЗОВИКИ
ОМНИБУСЫ
АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ
BÜSSING
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
H. Büssing
A.-G.
BRAUNSCHWEIG
Германия

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4р. 50к., на 11 м.—4 р. 25 к., на 6 м.—2 р. 50 к., на 3м.—1 р. 30 к., на 1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 4 (13) 1929

Содержание:

В номере 43 иллюстрации

НОВЫЙ ЭТАП в РАБОТЕ АВТОДОРА

Возникшие на местах автодоровские органы вырастали так быстро и неожиданно, что провести правильную, нисходящую организационную лестницу в течение первого года было почти невозможно. Вследствие этого, самые низовые ячейки Автодора, например, уездные отделения или отдельные коллективы, возникшие в различных пунктах Союза, вынуждены были обращаться с запросами прямо в центр.

К концу первого года постановлением президиума общества было дано указание на места о необходимости соблюдения правильной системы подчинения и руководства, взяв за основу административное разделение по РСФСР.

Ко второму году существования Автодора накопилось много весьма существенных и принципиальных вопросов, остающихся еще неразрешенными по целому ряду причин. К числу неразрешенных вопросов относятся: признание или непризнание прав юридических лиц за местными отделениями Автодора; вытекающие отсюда вопросы о праве отделений иметь подсобные производственные предприятия, связанные с деятельностью Автодора; вступление в члены общества Автодор молодежи в возрасте до 18 лет; о праве и о формах коллективного и индивидуального пользования средствами механического транспорта — автомобилем и мотоциклом, и ряд других более мелких, но жизненных вопросов.

В течение первого года работы Автодора центральный аппарат общества уделял большое внимание возникшим в Москве коллективам ибо московское отделение отсутствовало.

Быстрый рост московских коллективов и огромное количество вопросов, стоявших перед центром, давали большой и всесторонний материал для изучения наиболее жизненных вопросов автодоровской деятельности. Но в результате такого переплетения работы центра с московской организацией получилась недостаточная четкость в работе отдельных секций. Секциями все же проделана большая работа по разработке самостоятельных проблем и по обслуживанию запросов бурно возникавших московских коллективов.

Информация, обмен опытом, до сих пор еще не налажены между центром и местами. Наблюдается быстрый рост периферии, численность коллективов увеличивается, количество членов Автодора растет, и это в период, когда почти не затронута активная прослойка деревни.

Во второй год своей работы центральный аппарат Автодора выделил московское отделение и передал ему значительную часть своих функций.

На пути к осуществлению новых форм руководства надо поставить перед президиумом общества серьезную и очередную задачу: теснее связаться сверху донизу с партийными, профессиональными, советскими и общественными организациями, где мы получим новые кадры рядовых членов и активных работников.

Многочисленные запросы мест по темам, не отраженным ныне действующим уставом общества, делают необходимым пересмотр и дополнение устава; близость предстоящего с'езда Автодора (намечаемого на март) ставит на очередь вопрос о разработке общего и секционного планов работы аппарата президиума. Наличие подобных планов даст правильный метод работы с первой линией местных органов Автодора (областью, краем, губернией); последние будут иметь отправной материал для руководства отделениями и коллективами на своей территории. Помимо установления и оживления систематической информации и связи центра с местами, необходимо осуществление широких методов связи через инспектирование местных органов. Для усиления работы нужно развить сеть автодоровских клубов.

До сих пор работа проводилась преимущественно в городе, теперь мы стоим перед необходимостью усиления работы в деревне в области дорожного дела, и не только по своей инициативе, но также вследствие давления самой деревни, куда проникли сведения об Автодоре. Деревня скоро пред'явит большие требования к Автодору. Автодор должен быть готов удовлетворить их.

Автодоровским органам по нашему мнению необходимо принимать участие в совещаниях государственных, общественных и других организаций, на которых ставятся вопросы автомобилизма и дорожного дела. Надо установить формы практической работы коллективов Автодора в городе и в деревне. Если работа коллективов Автодора не будет иметь конкретного и практического содержания, можно опасаться, что численность автодоровских ячеек станет уменьшаться. Указанные выше вопросы должны подвергнуться также обсуждению на страницах нашего журнала. Совместное обсуждение и коллективная критика дадут лучшие ответы на них и укажут способы их разрешения.

Д. Соловей

К ПЕРЕГОВОРАМ с АМЕРИКАНСКИМИ АВТО-ФИРМАМИ

В ДОПОЛНЕНИЕ к сообщениям, помещенным в иностранной и советской печати, мы имеем возможность сообщить следующее:

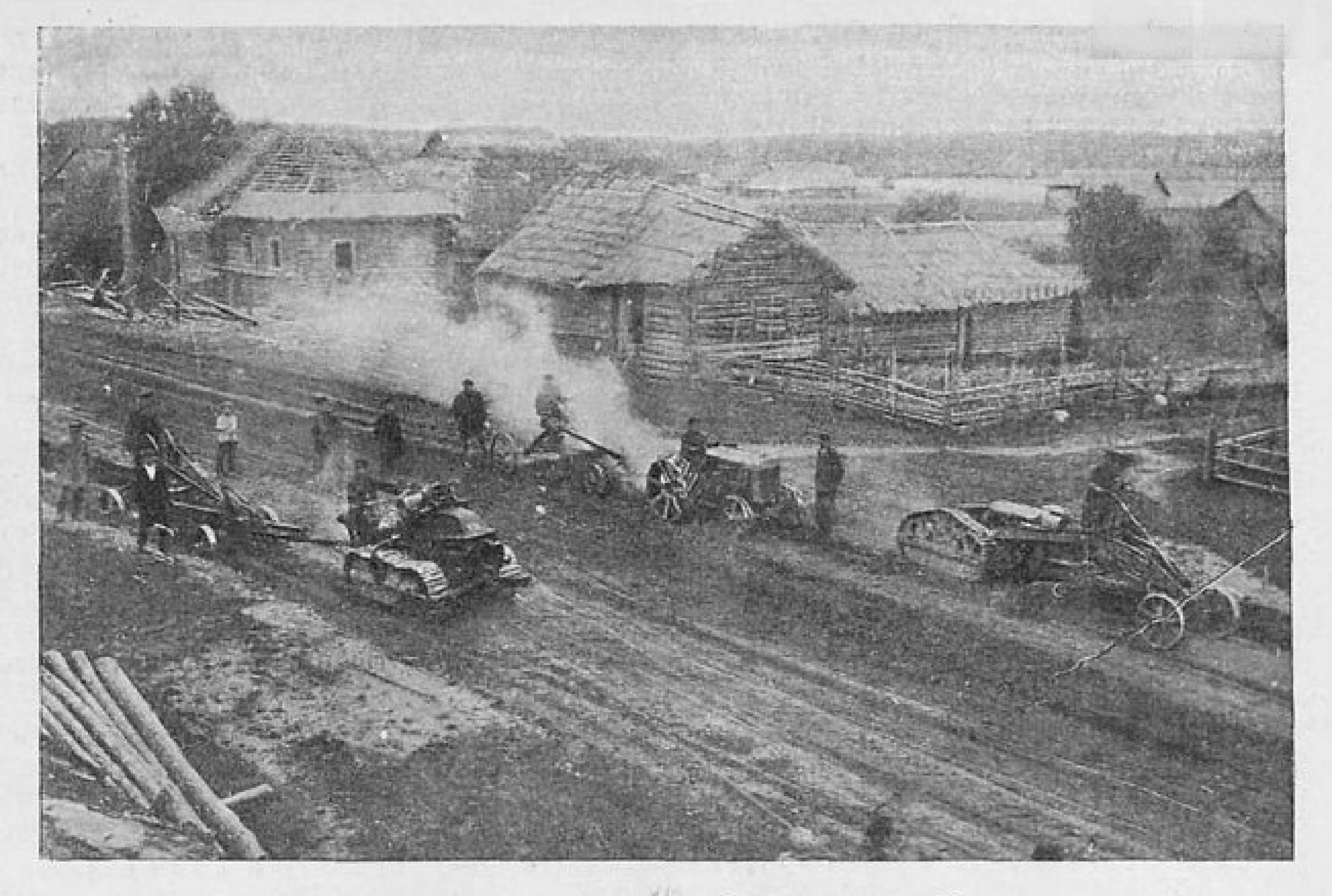
Переговоры ведутся как с компанией Форда, так и с „Генеральной Компанией Моторов“.

Предложение первой сводится к созданию в СССР смешанного общества с вложением иностранного капитала для постройки завода с максимальной мощностью в 100 тысяч машин ежегодно при работе в две смены.

Предложение второй кампании состоит в оказании технического содействия и предоставлении права постройки в СССР модели „Шевролэ“. „Генеральная Компания Моторов“ соглашается на предоставление кредита при покупке частей для сборки сроком не менее чем на один год.

В обоих случаях в течение первых двух лет (начиная с 1929-30 года) предполагается производить сборку ввозимых из-за границы частей, а в последующие два года развернуть производство таковых в пределах Союза.

Ведущим переговоры представителям советских хозорганов предстоит согласовать намечающиеся варианты с нашими хозяйственными и финансовыми интересами и избрать наиболее целесообразный и выгодный из этих вариантов.



Работа машинно-дорожного отряда в дер. Баранова Горка (Ленинградской губ.)

Фото А. Назаренко

В. ДМИТРИЕВ

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ КОЛЛЕКТИВЫ АВТОДОРА в СЕЛАХ и ДЕРЕВНЯХ

Несмотря на то, что общество Автодор существует свыше года, до сих пор имеется еще очень мало сельских коллективов, на долю которых должна выпасть колоссальная работа по организации общественности в деле улучшения наших дорог. А ведь борьба с бездорожьем должна вестись, главным образом, сельскими коллективами. Согласно инструкции по организации коллективов Автодора, в задачи сельских коллективов входит „организация самодеятельности местного населения по улучшению дорог, распространение среди трудящихся знаний по дорожному делу и вовлечение в активную работу имеющихся на местах специалистов".

Таким образом, повторяем,— основная и главнейшая задача сельских коллективов — вовлечь население в активную работу по улучшению дорог и организовать труд населения так, чтобы получить наилучший результат. При этом необходимо привлечь специалистов — техников, десятников и всех знающих это дело лиц. Но все это возможно сделать, прежде всего, при наличии коллективов, а их-то в селах очень мало. Уездные и окружные отделения проделали в этой области крайне недостаточную работу. По уставу нашего общества коллективы организуются или по инициативе самого населения, или по постановлению правления отделения Автодора.

На первом дорожном с'езде отмечалась крупная роль сельских автодоровских ячеек в деле дорожного строительства и вынесено решение о развертывании деятельности всех коллективов общества. Но до сих пор наши отделения очень слабо развернули работу по организации этих коллективов. В ближайшие дни начнется строительный сезон. Надо теперь же всем отделениям приступить к организации сельских коллективов. Правления отделений должны вынести постановления об организации коллективов в каждом районе, в каждой волости, с тем, чтобы последние организовали коллективы в каждом большом селе, в каждой деревне.

Для организации волостных и районных коллективов надо выделить энергичных товарищей, по возможности из местных дорожных работников, и поручить им организацию, с тем, чтобы не было никакой задержки с утверждением коллективов отделениями.

При организации сельских коллективов часто встает вопрос о взимании членских взносов. В одних случаях возбуждают вопрос о снижении членских взносов, в других — о рассрочке и об оплате их вместо денег натурой.

Следует руководствоваться следующим: уменьшать членский взнос против установленного

уставом нельзя; рассрочку допускать можно; можно заменять уплату денежных членских взносов натурой — работой по улучшению дорог. В последнем случае следует организовать коллективы так, чтобы в работу вовлекались, по возможности, целые села со всем населением, при чем постройку или исправление дороги нужно производить от деревни до деревни. По окончании работы необходимо выдавать членские билеты с отметкой (на странице об уплате членских взносов) „членский взнос отработан натурой". Стоимость работы должна быть не ниже размера членских взносов.



В связи с постановлением дорожного с'езда об организации „Недели Автодора", которую Совет общества предполагает провести в мае, важно, чтобы к этому времени в каждом районе и волости был коллектив Автодора, ибо проведение „недели" без существующих коллективов будет невозможно. В то же время „неделя" должна явиться первым шагом в области исправления и приведения в хорошее состояние наших дорог. Вот почему организация ее всеми учреждениями общества и каждым членом его, должна явиться экзаменом в деле улучшения дорог и выполнения обязанностей членов общества.

Надо срочно, не откладывая ни на один день, приступить к организации сельских коллективов.

Можно не сомневаться в том, что все отделения общества и каждый член Автодора проявят в этом важном деле должную активность и к „Неделе Автодора" покроют всю страну сетью наших крепких коллективов!

В. Дмитриев

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Форд увеличивает продукцию. Он об'явил о приеме новых 30 тысяч рабочих на свои фабрики. С 1 марта ежедневный выпуск машин обещано довести до 8750 штук.

Обязательная покраска стволов деревьев в белый цвет вводится в Германии на поворотах дорог, чтобы издали предупреждать водителя о закруглениях пути.

Новый рекорд быстроты дорожного строительства установлен недавно в Иллинойсе (С.-А. С. Ш.), где в течение одной недели было выложено 107,71 км бетонированных дорог, имеющих 6,1 м. и 5,5 м. в ширину. Интересно при этом отметить, что еще 10—15 лет назад на укладку $1^1/_2$ км дороги уходил целый месяц.

Небьющимися стеклами, о которых сообщалось в прошлых номерах „За Рулем", снабжен теперь в С.-А. С. Ш. каждый двадцатый автомобиль. Между тем еще два года назад лишь один автомобиль из 20 тысяч был защищен этим стеклом. Обороты по этой отрасли производства достигли в Америке 20 млн. долларов.

В Америке в прошлом году было построено 219.629 км автомобильных мощеных внегородских дорог. Общая длина мощеных и асфальтовых дорог, таким образом, достигает 1.464 тыс. км.

Кто экспортирует больше всего автомобилей? В абсолютных цифрах, конечно, С.-А. С. Ш. Но иначе обстоит дело, если подсчитать какое количество от производимых в стране автомобилей вывозится. На первом месте стоит Италия, вывозящая 73% всей продукции, затем Канада — 45%, на третьем месте Франция — 33%, на четвертом Англия — 16% и на пятом месте С.-А.С.Ш. — 7%.

Германские машины для Франции. В Париже заканчиваются переговоры о ввозе из Германии станков для французских автомобильных заводов. Ввоз машин на сумму в несколько миллионов марок идет в счет германских репарационных платежей.

Фрукты и ягоды — горючее для автомобилей. Громадный урожай 1928 года на фрукты и ягоды в Калифорнии вызвал такое перепроизводство, что грозил разорением фермерам. Американское правительство скупило излишки по 20 долларов за тонну и переработало сырье в специальный спирт, который был применен как горючее для автомобилей. При этом удалось достигнуть интересных результатов, так как новая смесь дает наряду с большей бесшумностью значительное увеличение коэфициента полезного действия автомобильного мотора.

Указатели кратчайшей дороги *). Чтобы разгрузить центральные улицы от излишних потоков пешеходов, берлинский магистрат поместил на наиболее людных улицах щиты—планы города с указанием кратчайших обходных путей по боковым улицам.

Канада переходит к самостоятельной фабрике. До сих пор при продукции в 200 тыс. машин в 1928 году Канада фактически обслуживалась исключительно американскими фабриками, отделения которых находились в Канаде. Сейчас „Канадская Компания Моторов" дает основной капитал—5 млн долларов, и выпускает 6-тицилиндровую модель совершенно нового типа, надеясь постепенно вытеснить американских конкурентов.

Греческое правительство подписало договор на расширение существующей сети автомобильных дорог (в настоящее время 10 тысяч км), ассигновав для этого 6 млн. фунтов стерлингов. Число автомобилей в Греции достигло 17 тысяч.

---

*) Вниманию МКХ и отделов коммунального хозяйства крупнейших городов! — Ред.

К. Ш.

ДОРОГУ СОВЕТСКОМУ АВТОМОБИЛЮ!

В НАШЕЙ стране все более и более остро ощущается потребность в автомобиле. Тяга к автомобилю выявляется в разных формах — от деловых заявок учреждений, до широкого общественного движения, разбуженного и возглавляемого органами общества Автодор.

Много сказано хороших слов о необходимости автомобилизации страны. Каждый сможет привести массу доводов „за" и никто — „против". Но... желая перейти от слов к делу, посмотрим, что же предпринимается для удовлетворения потребности страны в автомашинах.

Возможности ввоза машин из-за границы у нас весьма ограничены, ктому же это нежелательно. Поэтому совершенно необходимо твердо встать на путь производства автомобилей внутри страны.

Возникает вопрос — что же строить? Происходившие дискуссии, а также заграничная и наша практика показывают, что построить машину, которая была бы и грузовиком, и легковой без всяких изменений — невозможно и нецелесообразно. Каждое лицо или учреждение рекомендует строить машину такого типа, в котором оно наиболее заинтересовано. Даже Форд — образец стремления к стандартизации — делает различные шасси под легковую машину и грузовик.

В области грузового автостроения мы уже коечто имеем, в области же легкового автостроения до 1926 года ничего не делалось, если не считать лишь восстановления изношенных машин.



За отделкой частей советского автомобиля НАМИ 1

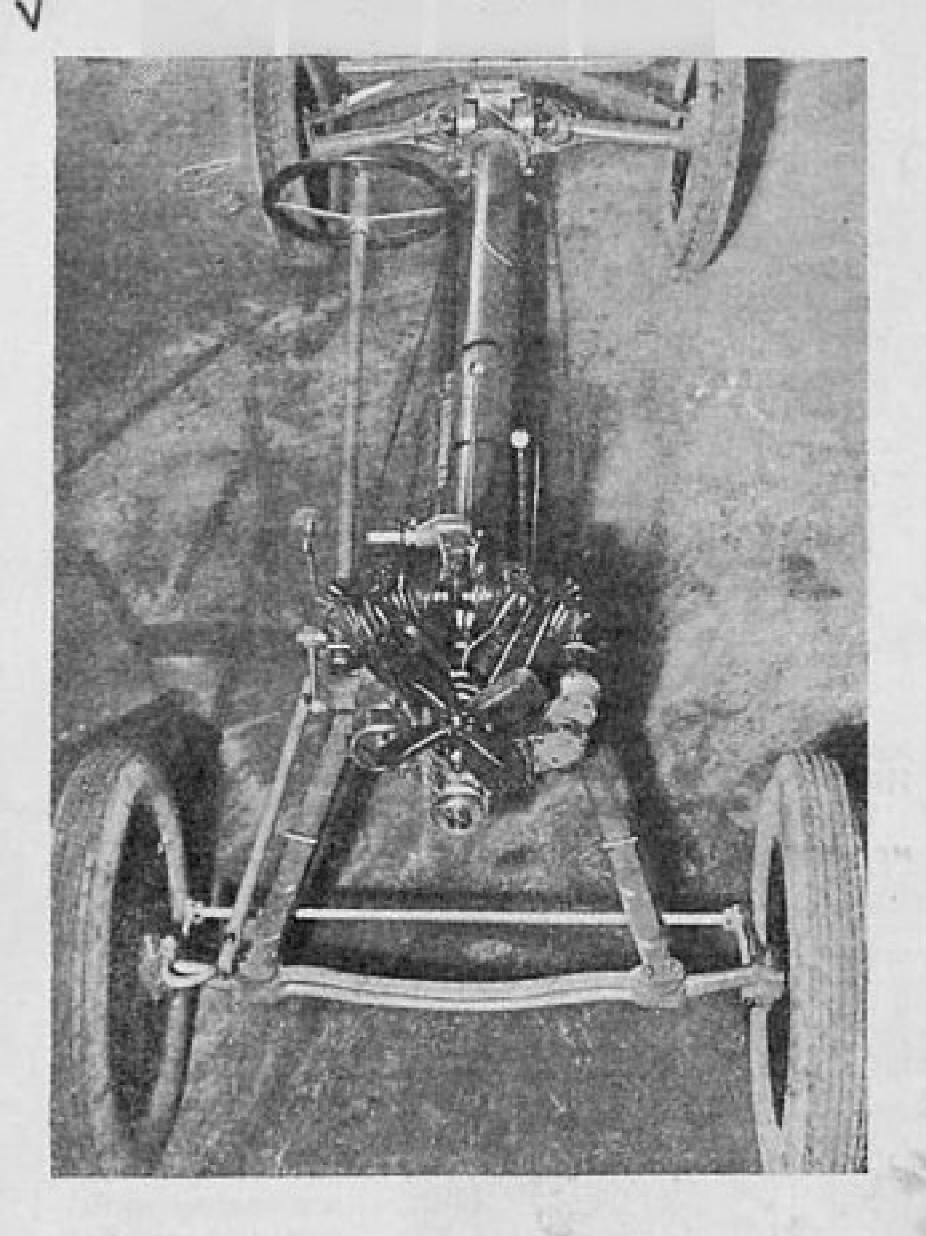
Фото А. Шайхета

Совершенно ясно, что путь копирования какойлибо заграничной модели целиком или даже с изменениями при наших производственных возможностях был бы утопией. Чтобы сдвинуть это дело с мертвой точки и вывести его из области пожеланий на реальный путь, нужно было начинать с маленького — создать такую машину, которую можно было бы строить, не теряя времени, с имеющимися у нас ресурсами.

Как попытка создать такую „реальную" легковую машину, в 1926 году на московском автозаводе „Спартак" была начата постройка первых трех опытных машин НАМИ 1, специально запроектированных для наших условий производства и эксплоатации.

Несмотря на все трудности, некоторый скептицизм и недоверие, которые вызывал этот несколько необычный автомобиль, а также загруженность завода своим основным производством, через 10 месяцев—к 1 мая 1927 года была выпущена первая машина, а вскоре— вторая и третья. Произведенные затем всевозможные испытания этих машин показали вполне благоприятные результаты, и машины получили ряд положительных отзывов и поддержку соответствующих лиц и нескольких учреждений.

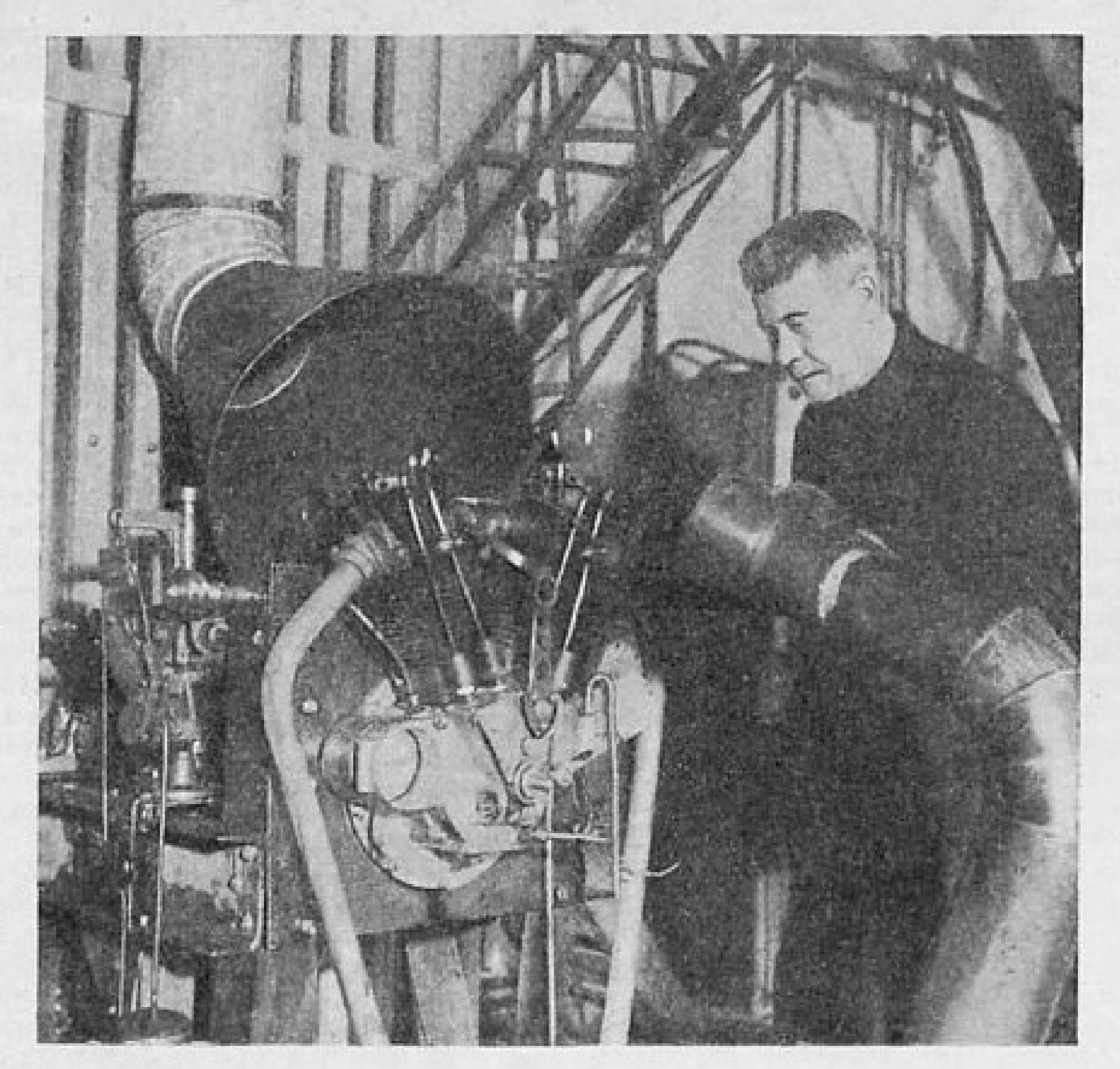
Осенью 1927 года на основе результатов испытаний была произведена переделка отдельных деталей машины для перехода на серийное производство. Чрезвычайно маленькие производственные возможности завода очень затрудняли





Вверху налево: шасси автомобиля—вид спереди и сверху.

Вверху направо: окраска собранного шасси (способ окраски при существующих размерах производства НАМИ 1—примитивен. Увеличение размеров производства позволит заменить его более усовершенствованным).



Внизу: станок, на котором подвергается испытанию каждый выпускаемый мотор.

Сперва мотор работает 2-3 часа от специального электромотора, а затем работает под газом.

После этого испытания мотор отправляется в сборочную для установки его на шасси.

Отдельные моменты производства автомобилей НАМИ

Фото А. Шайхета

эту задачу. С момента выпуска первых опытных машин до появления первых экземпляров серийных машин готовых к сдаче зака-чикам прошел сравнительно большой промежуток времени.

Не лишена интереса и попытка Ижорского завода под Ленинградом поставить производство автомобилей НАМИ 1. В начале 1928 года Ижорским заводом был заключен договор и куплены чертежи автомобиля НАМИ 1 у Научного Авто-Моторного Института. Завод без промедления, горячо взялся за дело, организовал автомобильный отдел, пустил некоторые детали в производство; дело закипело и обещало дать хорошие результаты. Примеры заграничных оружейных заводов, как-то Штейер, Гочкис, Крупп, FN и других, поставивших у себя после прекращения войны и военных заказов автомобильное производство, наличие хорошего оборудования, большого заводского опыта и больших производственных возможностей, подтверждали надежды на успех. Но волею судеб заводу удалось проработать около месяца, после чего приказ из центра положил конец этому начинанию. Завод остался ждать машины более совершенной, чем НАМИ 1...

Второй год он ждет, прождет и еще, а за это время мы имели бы уже налаженное производство довольно большого количества сравнительно дешевых машин. По предварительной калькуляции Ижорского завода стоимость автомобиля НАМИ 1 при выпуске 2 тысяч машин в год, определялась около 2.500 рубл. за машину с соответствующим понижением стоимости при увеличении выпуска в последующие годы. Кроме того, накапливался бы опыт в области автостроения, которого нам так недостает, подготовлялись бы кадры работников, развивались бы попутно подсобные для автопроизводства отрасли промышленности, что создало бы почву и облегчило переход к многотысячному производству советских автомобилей.

Выезд в пробный пробег автомобиля НАМИ 1

Машина НАМИ 1 в первональном своем замысле являлась машиной дешевой, — такова она и по существу своей конструкции. Машина обладает чрезвычайно малым количеством деталей, необычайно простых и доступных для изготовления. И все же она пока дорога. Это об'ясняется, в первую очередь, малым выпуском, при котором всегда будет велик процент накладных расходов, и при котором невозможно вводить более совершенные методы обработки и сборки, а также организовать конвейер.

Примером правильной организации может являться Форд, резко понижавший стоимость своей машины с увеличением выпуска.

Конечно, говорить сейчас у нас о снижении подобном фордовскому (с 950 долл. до 295) более чем преждевременно, но совершенно бесспорно, что только с увеличением выпуска можно получить приемлемые в этой области результаты.

Трехлетний опыт завода „Спартак" в деле постановки производства этих машин, а также выработки и установления типа, дают возможность и даже заставляют подумать о необходимости расширения этого производства как на заводе „Спартак", так и о постановке этого производства на новом заводе, хотя бы на том же Ижорском.

Не так давно перспективы производства этих машин были безотрадными. В настоящее время, в связи с появлением в Автотресте и на заводе „Спартак" новых лиц, положение несколько улучшается, но все же, намеченный Автотрестом пятилетний план производства машин НАМИ 1, предлагающий через пять лет довести выпуск до 2 тысяч машин в год по цене 3 тысячи рублей каждая, слишком скромен и, конечно, потребностей страны удовлетворить никак не сможет.

Одно время выдвигался проект организации так называемого диференцированного способа производства, т.-е. производства отдельных деталей или агрегатов на различных заводах. При наличии возможности организовать производство машин в довольно значительных количествах, все же этот способ нежелателен вследствие значительной трудности увязки темпа производства, допусков, сроков, транспорта и т. п. Поэтому более целесообразен и верен первый путь с развитием производства до 10 тысяч машин в год.

Имеющееся сейчас производство на заводе „Спартак" следует рассматривать как пробное.



Аэросани на испытательном пробеге

И. ФЕЛЬДМАН

3.500 КИЛОМЕТРОВ на СОВЕТСКИХ СНЕГОХОДАХ

Аэросанный пробег 1929 года

Восемьдесят с лишним лет тому назад министр финансов Николая I—Канкрин—на докладной записке о необходимости постройки в России железной дороги „соизволил собственноручно начертать": „России железные дороги не нужны, так как у нас существует богом данная шестимесячная санная дорога".

Паровоз, как один из элементов техники, индустрии, культуры, естественно, поверг в ужас одного из столпов царского мракобесия,—министра помещичьей крепостнической России, воспитанной на исконных перекладных, просторных обломовских колымагах и безропотных, забитых станционных смотрителях.

Прошло почти сто лет и железные дороги стали неот'емлемой частью нашего повседневного обихода, хотя и сейчас, в результате хищнического векового хозяйничания Канкриных, целые громадные районы бывшей Романовской вотчины отрезаны друг от друга широкими безбрежными далями.

„Богом данная санная дорога" (вернее, снежное бездорожье), которой так гордился Николаевский министр, отделяет города и селения, теперь уж советской земли, друг от друга, особенно в северных и восточных районах и окраинах, отражаясь крайне болезненно на их экономическом и культурном росте.

Преодолеть снега, связать далекие север и восток с центром и между собою, дать удобное средство для быстрого передвижения по снегу—вот очередная проблема, неотложная, большая задача, которая стоит перед советской техникой, а главное перед промышленностью и общественностью. И мы утверждаем, что эта задача, уже наполовину разрешена.

Страна советов имеет свои аэросани, свои снегоходы, которые и не снились дореволюционной России, аэросани, развивающие скорость до 60—80 и даже до 100 км в час, аэросани, позволяющие перебрасывать на сотни и тысячи километров людей, грузы, почту, аэросани, несущиеся с быстротой лучшего экспресса по снежной целине, по занесенным речным руслам, по непроезжим крестьянским заброшенным дорогам, по пошехонским трущобам.

Эти сани созданы советскими научно-техническими институтами. Их дали нам ЦАГИ и НАМИ (Центральный Аэро-Гидродинамический Институт и Научный Авто-Моторный Институт), и каждый свои, оригинальные, непохожие друг на друга образцы, с особыми отличительными качествами. ЦАГИ—целиком металлические, прекрасно сконструированные, сделанные из советского металла колчуг-аллюминия, НАМИ — деревянные, легкие и удобные снегоходы.

Сани ЦАГИ и НАМИ— не забава, не игрушка, а серьезное, вполне надежное средство передвижения и связи, совершенно незаменимый род зимнего автотранспорта.

Два больших пробега (первый в 1926 году из Москвы в Ленинград и обратно — всего 1400 км и второй в 1927 году: Москва — Ленинград — Ладога — Череповец — Вологда — Ярославль — Москва — расстоянием в 2.450 км) без всякой аварии и сколько-нибудь серьезной поломки — лучший „аттестат зрелости" советским аэросаням. Советские аэросани выдержали и другой не менее ответственный экзамен: вышли

осенью 1928 года на международную арену в Берлине, — на авиационную выставку, и вернулись оттуда победителями, с триумфом, с самыми лучшими отзывами западно-европейской общей и авиационной прессы.

Германские газеты и журналы „Берлинер Тагеблат", „Рейнер Вестфалер Цейтунг", „Бохумер Цейтунг", „Форвертс", „Флюгспорт" и т. д., английские журналы „Фляйт" и „Авиэйшен" и другие в один голос засвидетельствовали перед лицом всего мира отличные качества советских аэросаней.

„Очень интересны советские металлические аэросани", „Россия выставила первые пригодные для передвижения аэросани в мире на трех лыжах", „Сенсацию производят трехлыжные советские аэросани металлической конструкции с закрытой кабинкой для пассажиров", „Среди иностранных экспонатов обращают на себя особое внимание оригинальные русские аэросани", „С такими аэросанями можно достигнуть большой скорости на гладком льду и твердом снегу" — вот отдельные голоса из общего хора похвал и восторгов. Вряд-ли все это нуждается в комментариях.

Ясно, что сейчас у нас есть несколько тщательно технически разработанных, хорошо продуманных и слаженных конструкций аэросаней, которые ждут только своего потребителя, ждут массового серийного производства.

Наркомпуть, Наркомпочтель, Рокк, Главэлектро, Госторг, Авиатрест, приисковые хозяйства, советские органы Сибири, Дальнего Востока, Мурмана, Архангельска и других северных и северо-восточных районов должны, наконец, общими силами и средствами поставить в широких размерах производство для своих нужд советских снегоходов.

Чтобы показать наши аэросани широким слоям трудящихся, чтобы раскачать наши советские и хозяйственные органы, чтобы заставить, наконец энергично взяться за аэросанное дело наши органы связи и передвижения, чтобы гудением пропеллеров аэросаней пробудить, наконец, от спячки наших производственников, Автодор устраивает в первой половине февраля этого года большой всесоюзный аэросанный пробег по северовосточному району Европейской части СССР — от Москвы до Урала и обратно.

По громадному кругу, преодолевая крестьянские и почтовые тракты, речные русла и лесные дороги, пробегут 3.500 километров советские аэросани. Пробегут, чтобы сдвинуть вопрос о внедрении советских аэросаней в обиход и хозяйство нашей страны. И мы уверены в том, что сдвинут.

И. Фельдман

Последние минуты ожидания

---

1. Первое марта — последний срок присылки листов с подписками на журнал „ЗА РУЛЕМ".

Товарищи, приславшие подписные листы **после этого срока, не будут участвовать в розыгрыше премий.**

2. За доплату в 1 рубль (можно почтовыми марками) все наши подписчики могут получить **большую „Справочную книгу автодоровца"** — настольную практическую энциклопедию по вопросам автомобильного и дорожного дела.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ПРОБЕГ АЭРОСАНЕЙ

В СРЕДНИХ числах февраля начинается организуемый обществом Автодор большой Всесоюзный аэросанный пробег.

В области аэросанного дела Советский Союз еще не имеет себе конкурентов даже за границей. Советские аэросани, как известно, заинтересовали Европу, и, несомненно, заслуживают всяческого внимания со стороны наших хозяйственных органов и учреждений, ведающих организацией связи и передвижения.

Аэросани отличаются своей проходимостью. Они свободно передвигаются по целине и в этом их огромное преимущество перед всеми современными средствами передвижения. Многие советские хозяйственные органы и большая часть населения не знают действительных выгод и удобств этого вида моторного транспорта. Автодор поэтому поставил перед нынешним аэросанным пробегом задачу — пройти в течение 25—30 дней около 3.500 километров по исключительно трудным крестьянским дорогам и снежной целине и привлечь общественное внимание к важнейшей проблеме — внедрения аэросаней в наше народное хозяйство.

В пробеге участвуют четверо саней, сконструированных и построенных нашими научно-опытными институтами ЦАГИ и НАМИ, изготовленных исключительно из советского материала. Сани снабжены авиационными моторами в 100-150 лошадиных сил и развивают скорость от 60 до 100 км в час. Одни, из аэросаней будут снабжены радио-станцией для поддержания связи с участниками похода во время передвижения.

Маршрут пробега следующий: Москва — Ростов — Ярославль — Кострома — Кинешма — Юрьевец — Макарьев — Мантурово — Богородское — Луптюжское — Котельнич — Вятка — Глазов — Никольское — Пермь — Оранск — Оса — Воткинск — Ижевск — Елабуга — Мамадыш — Арск — Казань — Чебоксары — Макарьев — Н. Новгород — Вязники — Владимир — Богородское — Москва.

Командором пробега назначен тов. Розанов, вице-командором — тов. Соколов-Соколенок.

УЧЕТ УСЛОВИЙ ПРОБЕГА

КОМИТЕТОМ пробега утверждены технические условия. На всех участников пробега возложено обязательство не допускать никаких соревнований между собой. Для технического учета опыта нынешнего пробега и в целях извлечения максимальной пользы институтами, участвующими в пробеге, вводятся специальные учетные книги на каждые из аэросаней. Записи в эти книги будут производиться в пути, специально выделенными для этой цели лицами, после каждого пройденного суточного перегона. Кроме времени старта и финиша, в учетных книгах будут отмечаться остановки в пути, причины вынужденных остановок, температура окружающего воздуха, состояние погоды, характер снега, результаты измерений глубины аэросанного следа и снежного покрова, а также общее состояние дороги и ее характер.

Введение книг будет иметь большое значение в деле учета опыта настоящего пробега.

ДАЕШЬ АВТОМОБИЛЬ!

Из впечатлений на первом всеукраинском с'езде Автодора

ПЕРВЫЙ всеукраинский с'езд Автодора происходил с 1 по 4 февраля в Харькове. На с'езд прибыло 240 делегатов, представлявших 75 тысяч членов общества, организованных в коллективы. Кроме делегатов на с'езде присутствовало много гостей и среди них—руководители центральных учреждений, профессиональных организаций, ЦК комсомола, рабочие фабрик и заводов.

На с'езде присутствовали заместители председателя общества Автодор РСФСР тов. В. Осинский и В. Дмитриев, представители Азербайджанского общества Автодор и Северо-Кавказского отделения Автодора РСФСР.

С'езд был настоящим праздником не только для автодоровцев, но и для всех трудящихся Харькова. Всюду флаги, плакаты о дорогах и автомобиле. Весь автотранспорт города также украшен и имеет праздничный вид. Организаторы с'езда сделали многое для привлечения внимания трудящихся к вопросам автомобилизации и дорожного дела.

Бурными овациями с'езд встретил тов. Осинского, инициатора автодоровского движения, и с большим интересом заслушал его доклад „Мировое значение автомобиля и перспективы развития автомобилизма у нас".

В многочисленных выступлениях делегатов интересовал, главным образом, вопрос — „когда и где можно получить автомобиль". „Даешь автомобиль!"— лозунг неоднократно повторявшийся на с'езде. Делегаты заявляли, что как только коллектив приобретает автомобиль, так начинается рост членов организации. И это вполне понятно, так как все стремятся изучить автомобиль, уметь управлять им и использовать его для культурных целей.

Насколько мы бедны автомобилями показывает такой факт, что несколько товарищей заявили: мы хотим чтобы во время карнавала (3 февраля был устроен автомобильный карнавал в городе) участники с'езда могли проехать на автомобиле, так как многие из нас никогда еще не испытывали этого удовольствия. Такова действительность. Громадное большинство нашего населения еще ни разу не сидело в автомобиле.

Делегаты заявляли, что им автомобиль нужен „как воздух", „без автомобиля они дальше жить не могут". И это вполне понятно.

„Будет автомобиль — будут и дороги". Автомобиль, несомненно, потребует хороших дорог. Но все же с'езд твердо решил приняться за улучшение дорог, не ожидая автомобиля, для чего, в первую очередь, указал на необходимость организации коллективов на селе.

С'езд постановил добиваться скорейшей постройки авто-завода с максимальным выпуском машин, а до выпуска новых—требовать ввоза подержанных, и признал необходимым организовать союзное общество Автодор для большей согласованности всей работы в общесоюзном масштабе.

В деловой обстановке протекал всеукраинский с'езд и, надо надеяться, что решения его послужат новым шагом в деле широкого развертывания деятельности общества.

С'ездом был получен ряд приветствий от различных организаций и учреждений. Среди них особенно выделяется приветствие Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета, подписанное тов. Г. И. Петровским:

1-му всеукраинскому с'езду Автодора. От имени ВУЦИК'а приветствую делегатов учредительного с'езда помощи советской власти по автомобильному и дорожному строительству на Украине.

Прошу извинения, что лично не могу приветствовать с'езд от имени ВУЦИК'а и сказать свое слово о продвижении общественности в деле организации помощи правительству по развитию авто- и дорожного строения. Из выступления т. Осинского и других товарищей на открытии с'езда я вижу, что с'езд понимает громадные задачи, стоящие перед ним и большую ответственность за проведение того дела, которое он предполагает шире и глубже организовать и развернуть.

С первого же заседания с'езда Автодора выяснилось, какая глубокая разница в постановке автомобильного и дорожного строения в нашей стране и в европейских странах. Но если в стране, где господствует капитал, высоко поставленное дело культурного развития служит, главным образом, интересам эксплоататорских слоев населения, то в Советском союзе, где к делу общего культурного развития и социалистического строительства привлекаются громадные многомиллионные массы рабочих и крестьян, в тысячу раз больше нужны лучшие средства сообщения и передвижения. Сколько напряжения и тяжелого труда требуется для развития производительных сил, когда наше крестьянство, вследствие бездорожья, калечит людей, ломает свои телеги, теряет лишнее время, чтобы только добраться до города; можно сказать, что нам легче летать, чем ездить и ходить по нашему бездорожью. Автомобили и дороги нам нужны для успешного труда и победы его над капитализмом, невежеством, отсталостью.

Товарищи делегаты! Быстрее и дружнее беритесь за дело улучшения дорог в стране и автостроителество! Это самая неотложная и главная задача, за осуществление которой вас никогда не забудут пролетарии и крестьянство.

Горячо приветствую делегатов 1-го всеукраинского с'езда Автодора, а также организатора общества Автодор и основателя советского автостроения — тов. Осинского. Всеми силами буду содействовать проведению в жизнь всех ваших практических предложений.

Да здравствует 1 всеукраинский с'езд Автодора! Скорее и смелее за работу!

Г. Петровский".

Тов. Петровский обещает полную поддержку всем практическим предложениям с'езда. Надо надеяться, что горячий энтузиазм автодоровцев, при поддержке всей общественности и правительства, поможет скорее покончить с „грязевой блокадой"— бездорожьем и получить советский автомобиль. Сейчас идет подготовка к всероссийскому с'езду Автодора. Будем надеяться, что и всероссийский с'езд пройдет не менее успешно, чем украинский.

В. Дмитриев



Вид Нью-Иорка со стороны моря (снято с гидроплана)

АВТОМОБИЛЬ в БЫТУ АМЕРИКАНЦЕВ

В НАСТОЯЩЕЕ время в С-А.С.Ш. почти нет велосипедов. В очень редких случаях промелькнет, среди потока автомобилей, скромно прижимаясь к тротуарному бордюрному камню, мальчик—посыльный телеграфной компании на велосипеде. Это один из последних велосипедистов.

Ко времени огромного распространения велосипедов, в конце прошлого и в начале настоящего столетия, С.-А.С.Ш. обладали скверными мостовыми в городах и совсем плохими дорогами в самой стране.

Пропаганда лиги велосипедистов о необходимости иметь хорошие дороги, кроме организации трех железнодорожных поездов, курсировавших по штатам и демонстрировавших приемы дорожного строительства с применением машин,— ничего реального дать не могла.

В 1903 году создается „Национальная ассоциация хороших дорог", которая вела пропаганду среди населения, а также обрабатывала общественное мнение парламентских деятелей в Вашингтоне в сторону необходимости иметь дороги, соответствующие новой механической повозке — автомобилю.

Так же, как и пропаганда велосипедистов, деятельность этого общества была бы безуспешной, если бы оно не имело реальной экономической базы в виде бурно возрастающего автомобильного движения.

Действительным строителем американских дорог явился автомобиль.

К концу 1927 года по С.-А.С.Ш. было в движении свыше 23 миллионов автомобилей; к концу 1928 года, по примерным подсчетам, количество автомобилей превышает 25 миллионов. Ученым исследователям кажется, что страна вскоре достигнет предела автомобильного насыщения.

По воскресным и субботним дням у перевоза через р. Гудзон стоят в несколько рядов колонны автомобилей длиной в 10—15 километров, ожидающих своей очереди на перевоз для того, чтобы выехать за пределы Нью-Иорка.

Строительство мостов через Гудзон, тоннелей под реками, двухэтажных улиц с транзитным и местным авто-движением не может поспеть за развитием автомобилизма и, подчас, лучше оставить свой автомобиль, после воскресной прогулки, в загородном гараже и отправиться в город по подземке, нежели дожидаться своей очереди перевоза в автомобильном „хвосте".

В Нью-Иорке на 7 миллионов жителей „только" 800 тысяч автомобилей; в Лос-Анжелосе, находящемся на другой стороне континента у Тихого океана, на $1^1/_2$ миллиона жителей — 1 миллион автомобилей.

Муниципалитет Нью-Иорка, в поисках путей для лавины автомобилей, строит специальную эстакаду над берегом Гудзона.

В 1927 году автомобили сожгли около 11 миллиардов галлонов горючего (американский галлон равен 5,75 литра). Почти во всех Штатах в цену галлона бензина от 18 до 23 центов (36—45 коп.) включен целевой налог на дорожное дело в количестве от 2 до 5 центов.

Автомобили применяются в настоящее время во всех отраслях народного хозяйства С.-А.С.Ш. Здесь можно видеть огромные цистерны молока, перевозимые на автомобилях (90% молока, потребляемого городами С.-А.С.Ш., доставляется на

грузовиках; снабжение городов-левиафанов, как Нью-Иорк, Чикаго и др., фруктами овощами, мясом и пр. производится ночью в рефрижираторных автомобилях.

Грузовой автомобиль применяется при строительстве домов, дорог, инженерных сооружений, для снабжения бензинных станций горючим и смазочным маслами, в текстильной промышленности, для снабжения мороженым, которого С.-А. С. Ш. поедают на такую же сумму, как и хлеб, в консервном деле, для обслуживания мясных, булочных, развозки льда и пр.

По данным министерства агрикультуры, экономия времени и денег особенно сказывается в применении грузовика в сельском хозяйстве.

Расстояние в 30 километров туда и обратно с совершением торговой операции грузовик покрывает в среднем в 4-5 час., тогда как для лошади требуется на это около 14 часов.

Крестьянин, благодаря экономии времени, может увеличить свою производительность в страдную пору, а кроме того, он, так сказать, приближает к себе крупный населенный центр, избегая перекупщиков, и тем самым совершенно меняет структуру и быт деревни.

Форд, как известно, еще не справляется с производством автомобилей; в ноябре он выпускал в день (в среднем за месяц) около 6.000 авто вместо предполагавшихся 9 тысяч.

В своей конкурентной борьбе с „Генеральной Компанией Моторов" ему удалось опередить последнюю по количеству выпускаемых машин, но все же не удается удовлетворить своевременно всех своих заказчиков.

Заказчику сообщается о дне и часе выпуска приобретенной им машины со сборочной ленты. Покупатель также может принять участие в испытании машины, после чего взять „баранку" рулевого управления в руки и поехать на своем новом „Форде" куда угодно.

Подержанный автомобиль можно купить за 100 — 150 дол. (200 — 300 р.) с гарантией за состояние ответственных частей, да еще с годичной рассрочкой.

На ряду с шикарной семиместной дорогой машиной можно увидеть на улицах городов невероятную рвань; не то, что „барахло, на ходу", а прямо-таки опасный для передвижения инструмент, с висящими ржавыми крыльями, изорванным в клочья верхом, с продавленными, вылезшими сиденьями.

По данным национальной автомобильной коммерческой палаты С.-А.С.Ш. в 1926 году было продано с 12-месячной рассрочкой 60% всех автомобилей и грузовиков.

Мало кто знает, что автомобиль совершил революцию в Америке в деле начального школьного образования. Современная американская школа в сельских местностях не мыслима теперь без придатка в виде автобуса, привозящего детей в школу и отвозящего их домой.

Автобус дал возможность школе обслужить значительно больший радиус, чем прежде, и, как следствие этого, — вместо одного учителя пригласить нескольких, построить школьную сеть не с одним классом, а с целым рядом классов и лабораторий и тем самым повысить квалификацию преподавателей и качество обучения.

Всего в стране в „школьном транспорте" занято до 50 тысяч автобусов и автомобилей, с расходом на это дело 30 миллионов долларов в год. Цифры эти говорят сами за себя.

Почта, мелкие посылки также развозятся получателям на автомобилях, при чем почтальон останавливается со своим автомобилем у стандартных ящиков, установленных вдоль дорог отдельными владельцами и бросает в них почту.

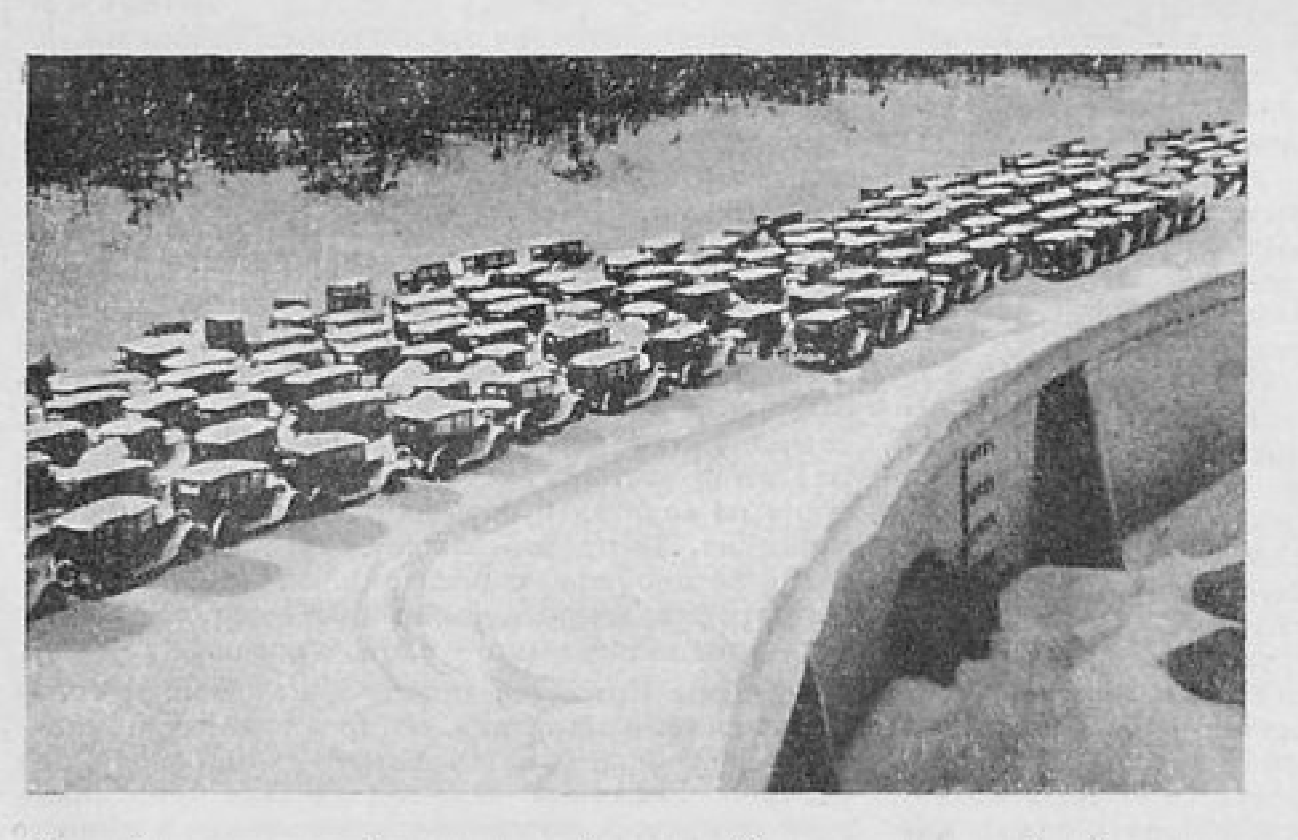
Нам, в сентябре-декабре 1928 года, пришлось проехать около 7 тысяч километров по внегородским дорогам и на них мы совершенно не видели пешеходов.

Если какой-нибудь турист или сельско-хозяйственный рабочий хочет проехать на известное расстояние и не имет своего автомобиля, то он становится на обочине дороги и поднимает руку при проезде автомобиля мимо него. В обычае страны подвезти просящего по пути бесплатно.

Автобусное дело развивается. При больших удобствах его, а также при дешевизне тарифа, по сравнению с железнодорожным, примерно, на $^1/_3$ цены, — автобусы вытесняют пригородные поезда и заставляют снимать много километров, действовавших раньше электрических железнодорожных путей.

В последнее время начали развиваться дальние автобусные линии, на которых можно проехать от Атлантического до Тихого океана и спуститься к югу до Сан-Франциско к границе с Мексикой.

Передвижение на автобусах представляет большие удобства и в последнее время выпущены в эксплоатацию даже



Стихийное снежное бедствие в Америке. Колонна автомобилей вынуждена ждать прихода снегоочистителей.—„Любите ли вы открытые дороги? — спрашивает американский журнал, поместивший эту иллюстрацию

двухэтажные автобусы со спальными местами, буфетом и рефрижиратором.

Автобусы обслужили в 1926 году сеть в 430 миллионов километров и покрыли расстояние в 3 миллиарда километров.

Трудящийся американец среднего достатка свой воскресный отдых или отпуск проводит обычно на авто, и старается быть ближе к природе, избегая останавливаться на ночлег в благоустроенных отелях, так как это в общем накладно и напоминает во многом условия жизни в своей собственной квартире.

Для целей „приближения" к природе, около бензинных станций, в определенных расстояниях от больших городов, расположены „камны" — нечто вроде лагерей, состоящих из крохотных, низеньких досчатых домиков, в которых помещается только кровать, шкафчик и умывальник, а также навесик для авто. Плата за ночлег в таком домике стоит 1 доллар, и нет лучшего удовольствия, как провести время у костра со своей семьей и друзьями.

Около 90% автомобилей в Америке выпускается в настоящее время с закрытыми корпусами; они действительно представляют большие удобства, так как предохраняют от дождя, ветра и пыли, и, кроме того, дают возможность запереть авто и оставить его на продолжительное время.

Существует федеральный закон, по которому фирмы, продающие бензин в Штатах, не имеют права трестироваться в целях создания конкуренции между продавцами. Это ведет к тому, что если какая-нибудь продающая фирма построит свою станцию для наливания бензина, то, как правило, конкурирующие фирмы против нее или рядом ставят свои станции.

Страна покрыта сетью таких станций, через 10—15 километров на дорогах, а в городах почти на всех бойких перекрестках улиц,— владелец автомобиля может получить бензин двух или трех сортов, несколько сортов смазочных масел, произвести ремонт шин или получить новые камеры и покрышки. И так же, как общее правило, по всей стране, во всех таких станциях воду для радиатора и воздух для шин из небольшой компрессорной установки можно получить совершенно бесплатно.

Месячный абонент в гараже, со стоянкой машины, мытьем ее, а также мелкими починками обходится от 15 до 30 долларов, в зависимости от местонахождения гаража. При этом, обычно, гараж обязан до выпуска машин проверить состояние передних колес и обратить, при приемке машины внимание владельца ее на обнаруженные дефекты.

В каждом гараже и в больших бензинных станциях всегда наготове специальные аварийные автомобили с маленьким краном, которые выезжают по первому требованию на место несчастного случая.

Кроме гаражей в деловых частях городов есть специальные территории и площади эксплоатируемые предпринимателями путем предоставления права стоянки автомобилей на них за плату, обычно, в 25 центов. Содержание машины в год без шофера обходится, в среднем, в 400 долларов, не включая в эту сумму стоимости амортизации.

Провинциальный город Омага в штате Небраска

Несмотря на наличие специальной „полиции движения" американцы отчаянно ездят.

В штате Огайо, на дорогах, в местах автомобильных катастроф, закончившихся смертными случаями, ставятся белые кресты. Даже жутко становится при езде по этим дорогам,—получается впечатление будто едешь по какому-то кладбищу. Все же и это средство производит мало воздействия на водителей, все время ускоряющих темп движения. За прошлый год было 5.640 столкновений автомобилей с поездами, при чем во время катастроф оказались убитыми 2371 чел. и так или иначе поврежденными — 6.613 человек.

В городе Питсбурге (штат Пенсильвания) есть оригинальный памятник, построенный муниципалитетом города 581 погибшему в 1927 году от уличного движения. 1928 год на этом памятнике сопровождается вопросительным знаком и к концу года на нем торжественно будет изображена цифра погибших в этом году.

АВТОДОР в КАРИКАТУРЕ

НАШЕ БЕЗДОРОЖЬЕ

„Гудок"



При установлении ставок промыслового налога Наркомфин приравнял автомобили к... гастрономическим изделиям и винам.

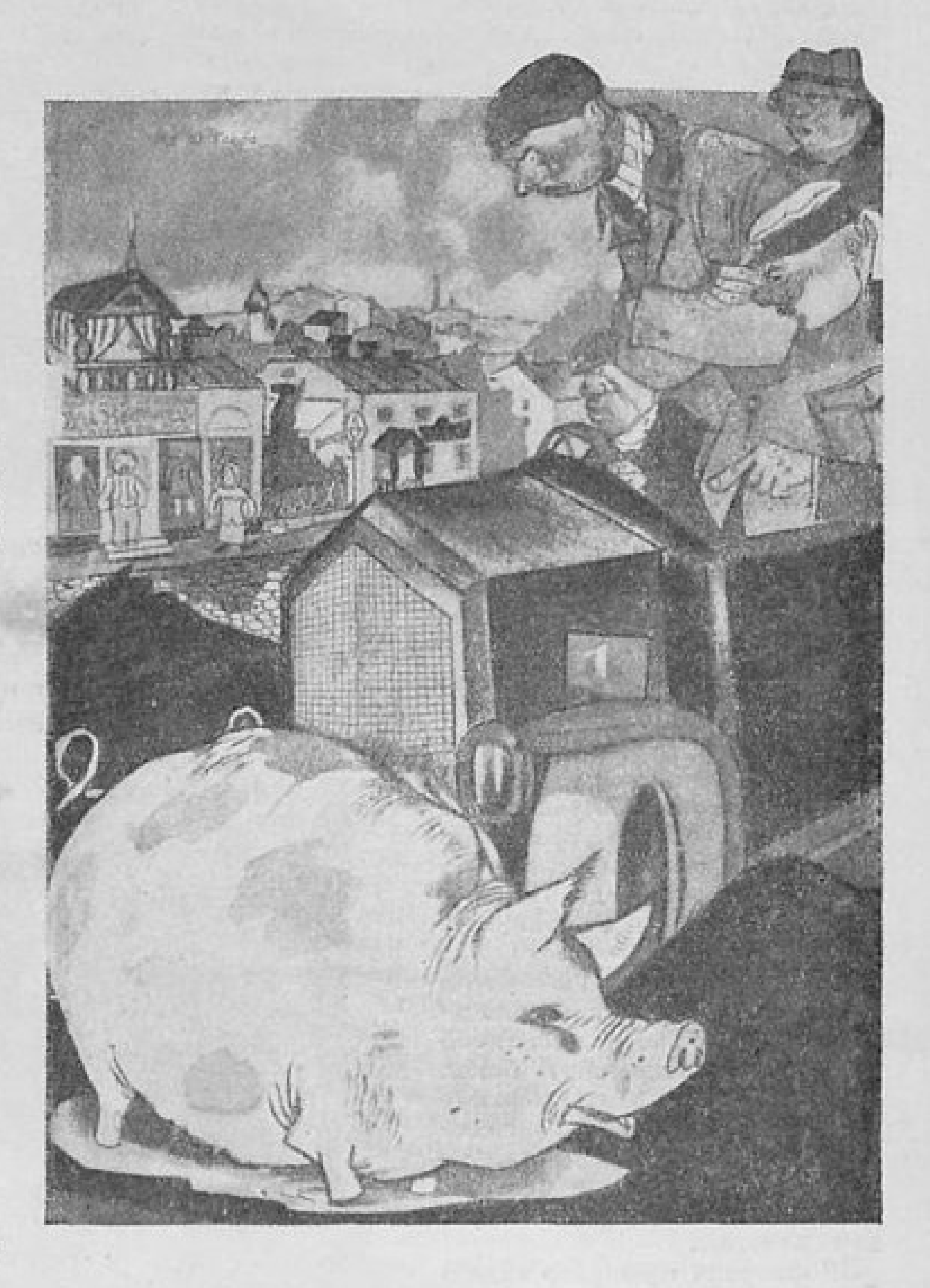
КЛАССИКИ о ДОРОГЕ



„Что так жадно глядишь на дорогу..."

Н. НЕКРАСОВ

ОТ РЕДАКЦИИ. И нечего было жадничать! Подумаешь: рытвины, выбоины, ухабы!..



— Вот тут и проводи у нас культурную революцию, заводи автомобили, автодоры! Сразу же наши обыватели свинью подложили...

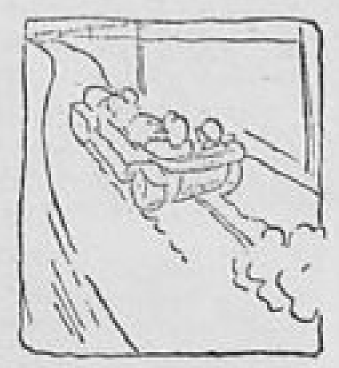
„Крокодил"

АВТОДОРОВСКИЕ ЧАСТУШКИ

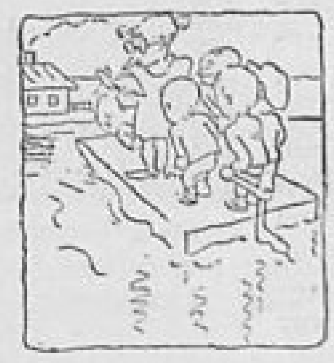
„Пушка"



Осенью в деревне жуть:
Залило к деревне путь,
Целыми сезонами
Ходят Робинзонами!



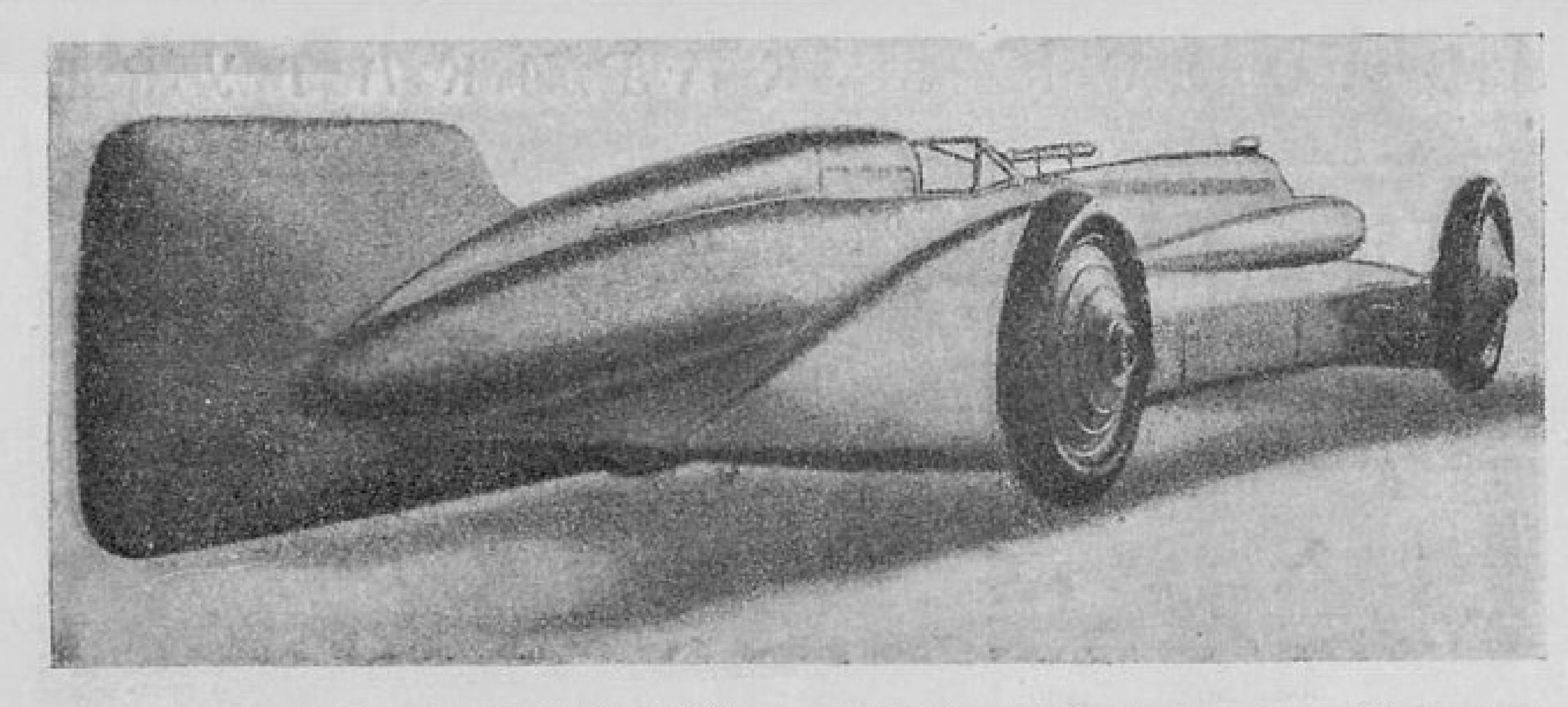
Эх, возьмусь я за дела,
Чай ведь не кисейная!
Пусть у нашего села
Путь лежит шоссейная.



Стоит школа на горе,
Хоть возьми да насели.
Невозможно-ж детворе
В школу хрять на глиссере



Захворала мать слегка,
Надо-б за пилюлями,
Да дороженька така,
Хоть снабжай ходулями!



„Золотая стрела“ Сигрейва, снабженная 1000-сильным мотором. Первая скорость ее — 130 км в час

БОРЬБА за МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ

В НАШЕМ журнале уже сообщалось об отдельных этапах подготовки решительной схватки трех претендентов на мировой рекорд скорости. В этой борьбе участвуют три знаменитых рекордсмена: Сигрейв, Кэмпбелл и вместо Рэй Кича—Ральф де Пальма, один из лучших гонщиков Америки.

Весь автомобильный мир напряженно следит за развитием этой борьбы; последние сообщения позволяют более подробно представить картину приближающегося мирового состязания-схватки.

Напомним в каком положении находится вопрос о мировом рекорде.

19 февраля прошлого года в Дейтоне (С.А.С.Ш) Малькольм Кэмпбелл на своей „Синей Птице“ с аэропланным мотором Напир в 1.000 л. с. побил мировой рекорд скорости, установленный Сигрейвом на машине „Золотая Стрела“ в 327,90 км в час; Кэмпбелл достиг рекордной средней скорости в 332,02 км в час (в некоторые моменты он достигал цифры в 344,6 км в час).

Затем, 22 апреля того же года, американский гонщик Рэй Кич на „Триплексе“ фирмы Уайт, с мотором в 1.500 л. с. достиг 333.95 километр. в час;—этот рекорд и доставил Кичу первенство мира.

Его соперники, однако, не успокоились. Одним из препятствий к осуществлению дальнейшей максимально возможной автомобильной скорости было отсутствие хорошей прямой гоночной дороги достаточной длины.

Новая строющаяся под наблюдением Кемпбелла машина, на которой он предполагает установить мировой рекорд. Вид сверху

В поисках такой подходящей дороги для одного из конкурентов—Кэмпбелла была отправлена специальная экспедиция на юг Африки; поиски увенчались успехом. В районе мыса Доброй Надежды была найдена котловина высохшего озера, представляющая идеальные условия для развития огромной скорости. Поверхность котловины совершенно ровная, слегка потрескавшаяся из-за исключительной засушливости района, в котором выпадает только 12,5 мм осадков. Это, однако, не сможет оказать никакого отрицательного влияния на технические условия пробега. Были устроены специальные испытания с машиной Бьюик, которая прошла полтора км со скоростью 120 км в час, не будучи управляемой. Испытание было проведено по разным направлениям и везде с одинаково благоприятными результатами. („Motor“ 15.—I., стр. 1193).

Сложность доставки машины в Африку и необходимость небольшой расчистки будущей гоночной дорожки займут еще некоторое время. Таким образом, самый пробег будет осуществлен Кэмпбеллом, повидимому, не ранее марта.

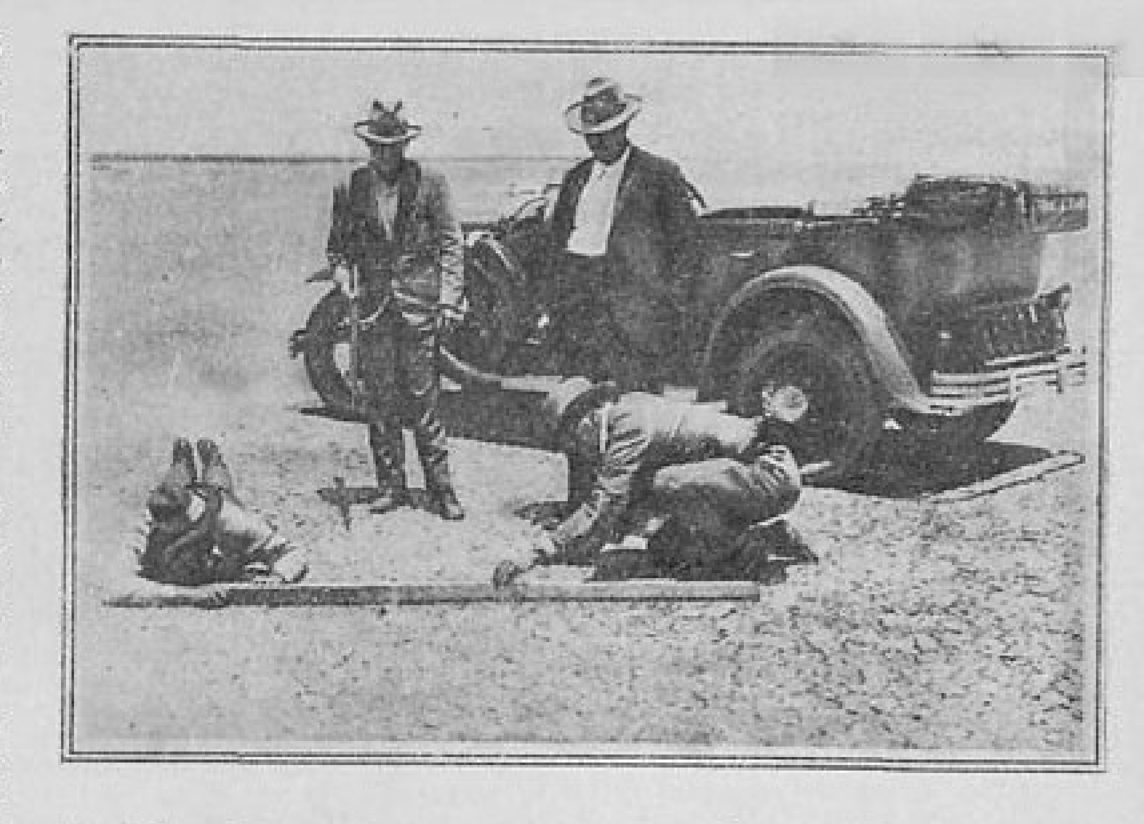
Затем под наблюдением самого Кэмпбелла закончилась постройка новой машины, на которой он предполагает установить свой новый рекорд.

Основной особенностью этой машины является ее исключительная обтекаемость, достигнутая после длительных изысканий и в частности после учета пробега этой же машины, когда владелец ее побил на состязаниях Сигрейва (см. снимок). Интересно, что в этой машине радиатор, как это видно на нижнем снимке, помещен впереди, в то время как в его прошлогодней „Синей Птице" радиаторы помещались по бокам машины.

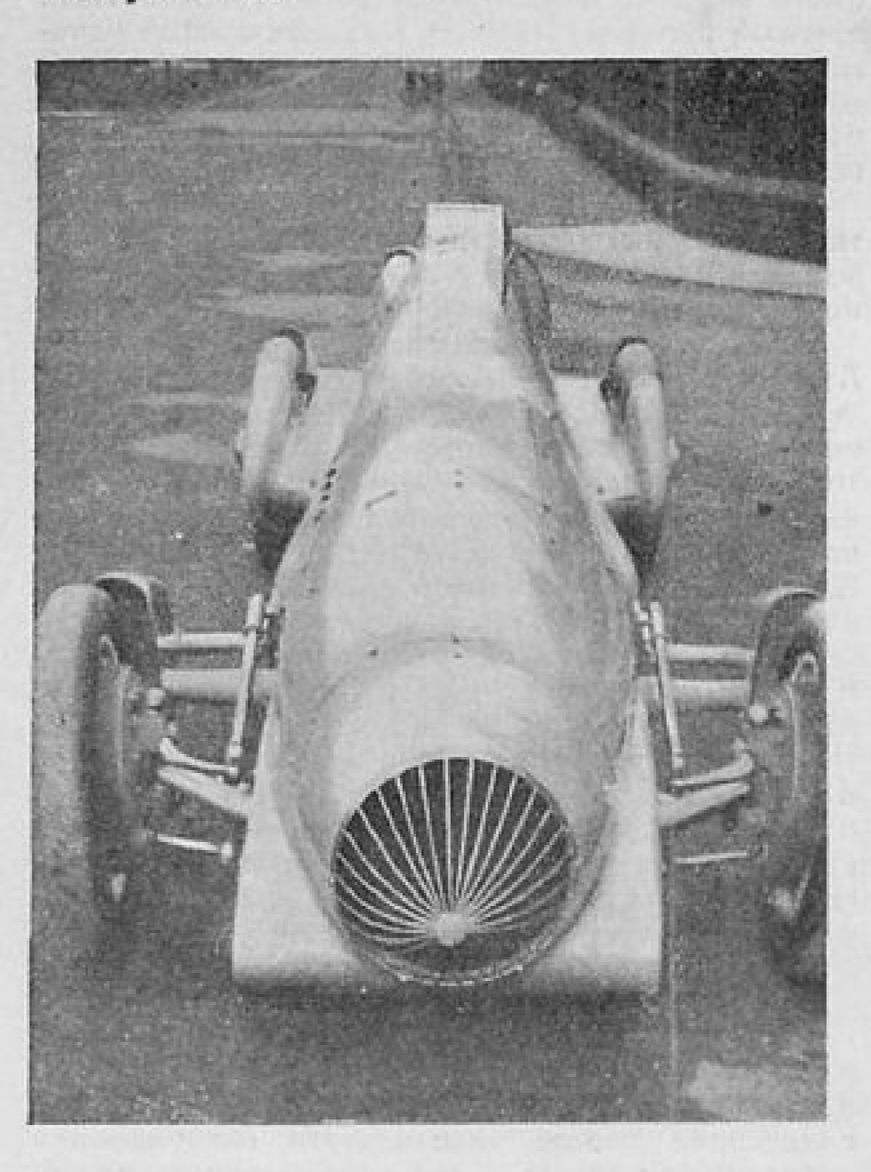
Сигрейв, в свою очередь, в первых числах марта, на своей реконструированной „Золотой Стреле" делает на дейтонском берегу (С.-А. С. Ш.) попытку побить мировой рекорд скорости.

Машина Сигрейва снабжена двенадцатицилиндровым мотором Напир в 1000 лош. сил. Образцом послужит тот мотор, которым был оборудован гидроплан, установивший рекордную мировую часовую скорость в 450 км.

Чтобы иметь представление о мощи машины Сигрейва надо помнить, что первая ее из трех скоростей дает 130 км в час, вторая — 270 км и третья — 400 км. Эта скорость лишает гонщика возможности хорошо видеть дорогу невооруженным глазом, и Сигрейв снабдил „Золотую Стрелу" специальной подзорной трубой, чтобы получить возможность различать дорожные указатели.



Для Кемпбелла была отправлена в Южную Африку экспедиция в поиски естественной гоночной дороги, удовлетворяющей ряду условий. На снимке — экспедиция, нашедшая в районе мыса Доброй Надежды подходящую дорогу, производит предварительное исследование почвы.



Общий вид машины Кемпбелла спереди

Одновременно и фирма Уайт, на машине которой Рей Кич установил в прошлом году свой мировой рекорд деятельно готовится к защите своей машины в качестве самой быстроходной машины мира. По ее заданию на той же машине, на какой в прошлом году Кич установил мировой рекорд — на „Белой Тройке" (Уайт Триплекс), снабженной мотором мощностью в 1500 л. с. поедет, как указывалось, один из лучших мировых гонщиков Ральф де Пальма — „честь" фирмы должна оставаться на высоте. Кузов этой машины также подвергается переделке для достижения большей обтекаемости. Некоторые специалисты высказывают опасение, что при ультра - большой скорости предполагаемая форма кузова этой машины может оказаться гибельной для гонщика. Но, повидимому, трагический случай с гонщиком Франком Локхартом, разбившимся через несколько дней после того, как Рей Кич поставил свой последний рекорд, — мало беспокоит американских автозаводчиков...

Следует добавить, что все три гонщика, как этого требуют законы капиталистической конкуренции, держат свои приготовления в строгой тайне. В печать проникают недостаточно полные сведения об этом захватывающем моменте подготовки победы человека над пространством.

Все эти таинственные приготовления, конечно, еще больше подогревают любопытство западных автомобилистов и почти каждый номер крупнейших западных автомобильных и даже общих журналов считает своим долгом поднести читателям какую-нибудь очередную новинку из области подготовки трех мировых „чемпионов скорости".

Перед этой сенсацией отступает на задний план даже такое крупнейшее событие, как приближающееся начало постройки тоннеля под Ламаншем.

С. Г.



Проф. И. СКРЯБИН

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ ДОРОЖНУЮ ТРУДПОВИННОСТЬ в ДЕРЕВНЕ*)

ПРОШЕДШИЙ 1-й дорожный с'езд, всколыхнувший советскую общественность, выдвинул ряд положений в области ведения дорожного хозяйства, которые можно свести к следующему:

Волостные и сельские дороги, имеющие большое значение для развития всего народного и особенно сельского хозяйства, могут быть улучшены, главным образом, наиболее заинтересованным в этом сельским населением. Ни один государственный бюджет, даже самых богатых стран, не может целиком выдержать бремя расходов по содержанию волостных и сельских дорог.

Кроме того, дорожный с,езд указал, что для равномерного распределения расходов и труда по улучшению волостных и сельских дорог между трудоспособным населением, необходимо сделать обязательным либо непосредственное трудовое участие самого населения в этом деле, либо замену трудповинности денежными взносами.

Но трудовая повинность не даст должного эффекта, если население не будет видеть и ощущать, что труд его действительно приносит пользу, улучшает связь со станциями, городами, базарами, рынками, школами, больницами и т. д.

Это заставляет нас уделить дорожной трудповинности сугубое внимание. А надо признать, что использование труда населения в дорожных работах—неимоверно трудное и сложное дело.

В отличие от буржуазных стран, где строительство осуществляется по подрядам и требует со стороны хозяина только надзора, у нас в Союзе оно ведется в основном на хозяйственных началах и при том исключительно с помощью своего аппарата. Это требует от хозяина не только надзора, но и составления плана работ и организации их. Несмотря на то, что эта форма строительства гораздо сложнее и труднее — она более совершенна.

В отличие от обычных форм, производство работ на началах дорожной трудповинности встречает добавочные трудности, как-то невозможность иметь рабочую силу и тратить средства именно в тот период, когда они могли бы быть использованы наилучшим образом; невозможность иметь во время нужное количество транспортных средств; неопределенность в сроках выхода переменной рабочей силы на работу; трудность снабжения ее инструментами, недисциплинированность, недостаточная ее квалификация и сложность контроля за отбыванием трудповинности, и другие.

Отсюда ясно, насколько усложняются задачи технического и хозяйственного персонала, которому придется осуществлять выполнение трудповинности на волостных и сельских дорогах.

Можно с уверенностью сказать, что члены ячеек Автодора не смогут выполнять производственных функций, так как каждый из них занят своей основной работой и этому делу сможет уделять только часть свободного времени, производственные же работы требуют определенного и постоянного персонала. Поэтому, очевидно, что ячейки Автодора могут выполнять лишь такие функции, которые не являются срочными.

Они могут разрабатывать планы и организационные формы работ, инструкции, проекты. На линии они могут производить контроль работ. Но лучше всего предоставить ячейкам Автодора выполнять на местах ту роль, которую выполняет с таким успехом Автодор в центре, — привлекать общественное внимание к делу дорожного строительства и автотранспорта, возбуждать инициативу, вести пропаганду идей устройства и развития хороших дорог.

Ясно, что для успеха дела на линии во время производства работы должен быть специальный наблюдатель и руководитель. Наиболее рациональным для данного времени следует признать следующий способ технического обслуживания работ на волостных и сельских дорогах: на волость должен быть один дорожный десятник,

*) В дискуссионном порядке. Ред.

который будет: намечать наиболее неотложные работы на предстоящий год или на ближайшие 5 лет, с составлением всех связанных с этим простейших расчетов, распределять работу между трудобязанными и руководить ими через непосредственных наблюдателей в каждом селении. Затем, приблизительно на 10 волостей или на уезд должен быть инженер-дорожник, предназначенный только для работ на волостных и сельских дорогах. В крайнем случае, он может быть заменен хорошим техником. Обязанности такого работника заключаются в об'ездах и осмотрах всех волостных и сельских дорог в уезде, в проверке и утверждении намеченных дорожными десятниками работ и общее руководство ими, а также составлении более сложных смет, проектов, планов работ и затем организации самих работ.

Доступна-ли нам и выгодна-ли предлагаемая форма технического обслуживания волостных и сельских дорог?

Будем считать население одной волости равным 10 тыс. чел. При 35% трудоспособного населения и при 3 днях работы в году, число рабочих дней на волость будет: $3^1/_2$ тыс. $\times 3 = 10.500$, округленно до 10 тыс., т.-е. по 1 рабочему дню на душу населения. Учитывая, что часть населения будет работать с рабочим скотом и оценивая рабочий день с соответствующей долей работы рабочего скота в 2 рубля, получим годовую стоимость работы населения волости в 20 тыс. рублей. Допустим, что по разным причинам (либо число участвующих в работах менее 35%, либо число рабочих дней менее 3 в году, либо работы неполноценны и т. д.) эта цифра уменьшится вдвое, тогда стоимость труда населения волости совместно с рабочим скотом выразится в сумме 10 тыс. руб., т.-е. по 1 рублю на душу населения.

Годовое содержание волостного десятника (из местного населения) будем оценивать преувеличенно, в тысячу руб. На содержание наблюдателя, считая его труд только во время производства работ на линии, в течение не более 3 месяцев в году — 180 руб. Содержание одного инженера на 10 волостей, включая канцелярские расходы и раз'езды, — 6 тыс. руб.

На волость придется $6000 : 10 = 600$ рублей.

Итого получается: $1000 + 180 + 600 = 1.780$ руб. Прибавляя сюда 150 руб. на оплату труда вышестоящих органов по обслуживанию волостных и сельских дорог, мы получим 1.930 руб. в год на одну волость, а округленно—2 тысячи руб.



Не спроста введена трудовая повинность в деревне!



Капитальный ремонт полотна дороги на 25 км от Великих Лук на Поречье (Ленингр. губ.)

Таким образом, при самом осторожном подсчете получаем, что для осуществления рационального вложения в волостные и сельские дороги капитала минимум в 10 тыс. руб., нужно затратить максимум 2 тыс. руб., т.-е. 20%. Такой процент расходов на обслуживающий персонал, при сложности работ, надо считать умеренным.

Какие возражения могут быть против предлагаемого способа обслуживания волостных и сельских дорог техническим персоналом? Первое, что волостные десятники будут заняты короткое время и тем самым неэкономично использованы, точно также и инженеры. Но именно потому, что непосредственно на производстве работ они будут мало заняты, они смогут затратить гораздо больше времени для подготовки к работам (в том числе и на предварительные раз'езды).

Затем, надо принять за правило, что при новых формах строительства лучше иметь вначале недогруженный, чем перегруженный персонал; это явится гарантией того, что каждое мероприятие будет глубже продумано и доведено до конца. Наконец, свободное время десятников и инженеров, если бы такое оказалось, может быть использовано на удовлетворение других сельских потребностей, как-то: постройку домов, водоснабжение, санитарые мероприятия, освещение и пр.

Второе возражение — велики расходы на обслуживающий персонал. Если население волости или число рабочих дней меньше предположенного, то весь расчет может рушиться. На это мы отвечаем, что расходы останутся и при всякой другой форме обслуживания, а затем, напомним, что расчет связан не столько с территорией волости или уезда, сколько с количеством рабочих дней на данной территории.

Могут спросить, рекомендуется ли предлагаемый способ обслуживания для повсеместного распространения. Несмотря на очевидные выгоды, его следует применять частично, хотя бы в виде опыта. При такой постановке не придется страшиться преувеличенных расходов. Лучше всего начать в местностях с более густым населением, где имеются благоприятные предпосылки для осуществления этого способа. Мы уверены, что там он даст наилучшие результаты.

Кроме того, следует иметь в виду, что технического персонала хватит только для частичного осуществления предлагаемого способа, но не повсеместного.

Для привлечения волостных дорожных десятников надо исчерпать все доступные способы. Необходимо организовать курсы волостных десятников в каждом губернском городе, в каждом областном центре; материалы для таких курсов подробно и всесторонне разработаны отделом рабочего образования Главпрофобра и Главным управлением коммунального хозяйства НКВД; курсы уже функционируют в 7 губерниях. Надо также привлечь на службу демобилизованный младший комсостав саперных частей: до империалистической войны он давал хороших десятников, теперь они будут еще лучше, об этом говорит программы предметов, проходимых на саперных курсах. Число ежегодно демобилизуемых гарантирует полный комплект десятников. Кроме того, следует привлечь на службу хорошо грамотных, развитых рабочих-дорожников, из которых вырабатываются хорошие десятники-практики.

Дорога, подготовляемая к замощению в порядке трудповинности

Еще одно мероприятие необходимо провести в данной области. Мы посылаем за границу специалистов для изучения дорожного дела. Было бы желательно изучить при этом и постановку дорожной трудповинности во Франции или в какой-либо другой стране.

Кто должен давать средства на содержание технического персонала, обслуживающего волостные и сельские дороги?

По закону от 17 августа 1925 года средства должны были давать губернские и уездные исполкомы. Проект нового закона предполагает то же. Но не все местные органы, которые этим ведают, отпускают средства и при том в надлежащих размерах. Поэтому лучше всего, если бы центральные органы начали регулировать расходы по содержанию технического аппарата, потому что пока места будут делать это по своему усмотрению — нельзя ожидать, что дорожный технический аппарат будет полноценным.



В заключение приведем несколько правил, которых следовало бы придерживаться при организации дорожной трудповинности: необходимо назначать работы на волостных и сельских дорогах с тщательным выбором, и в первую голову, такие, которые могут быть проведены с несомненным успехом; чтобы результаты трудповинности были более очевидны, надо для улучшения выбирать самые плохие участки дорог укрепляя их более стойкими одеждами, хотя бы они и требовали большего труда; например, для улучшения очень плохих участков в низинах и при плохом грунте следует применять либо мощение, либо покрытие накатником и земляным бетоном; нужно избегать вначале таких способов улучшения, которые требуют постоянной поддержки или носят чисто опытный характер; самым тщательным образом следует выполнять все подготовительные работы.

„Внимательным отношением к нуждам и запросам деревни — укрепим смычку между пролетариатом и основной массой крестьянства“.— Вот один из лозунгов выдвинутых к одиннадцатой годовщине Октябрьской революции.

Этот лозунг говорит о том, что сложная проблема привлечения сельского населения к дорожным работам заставляет нас подходить более продуманно, чем к любой другой проблеме и потому лучше поступать так, чтобы на 2 рубля организационных расходов иметь верные 10 рублей вложений труда населения в дорожное дело, чем затратить 1 рубль, но только в надежде получить 20 рублей. Но все это выполнимо при обеспеченном, твердом, основательном обслуживании дорожных работ техническим персоналом, обладающим достаточной степенью подготовки, без которой время и труд населения будут затрачиваться непроизводительно.

Проф. И. Скрябин

АВТОМОБИЛЬ в АФГАНИСТАНЕ

Машины проезжавшие по Афганистану были постоянно окружены любопытными

Последние события в Афганистане привлекли внимание трудящихся СССР к этой стране. „За Рулем" помещает очерк об автомобилизме в Афганистане и об отношении к авто-делу падишаха Аммапулы, который, как увидят читатели, является активным автомобилистом.

НЕМЕЦКИЙ журналист Клетцель, сопровождавший Амманулу-хана при его обратном путешествии из Европы в Афганистан, на страницах журнала „Motor" делится своими интересными впечатлениями о положении автомобильного транспорта в Афганистане и Персии.

Европу и Афганистан соединяет легкая дорога через Бомбей (морем) и далее удобными индийскими железными дорогами через Пешавар — в Кабул (последний участок проезжают на автомобиле за 10 часов). Но падишах предпочел более трудный путь, при котором пришлось проехать на автомобилях до 5 тысяч км, преодолевая горные проходы, степи и пустыни.

Часть пути от Герата до Кандагара была впервые покрыта на обыкновенном автомобиле. Здесь до того побывал только караван гусеничных автомобилей Ситроена.



Автокараван Аммапулы

Аммапула самолично вел всю колонну из 30 автомобилей, управляя своей машиной и отмечая каждый день на карте пройденные участки пути.

Правитель народа, для которого основным средством передвижения являются и сейчас верблюды, буйволы и ослы, оказался ярым

автомобилистом; Аммануда с гордостью рассказывал, что в Берлине, где полицейские его неоднократно задерживали за быструю езду, несчастий с ним ни разу не приключалось.

Путешествие на автомобилях по Востоку составляет пока еще довольно опасный эксперимент. Здесь необходимо иметь с собой все, начиная с постели, запаса пищи и т. д.; часто кроме питьевой воды надо иметь еще достаточный запас ее для радиатора.

Запас бензина должен быть, конечно, весьма значительным, так как бензин можно найти только в крупных городах.



Для Востока популярным типом машины является легкий грузовик со стенками из проволочной сетки

Путешествие по персидской территории продолжалось две недели, при чем все время персы аккуратно снабжали в пути караван падишаха всем необходимым для путешествия.



Афганские придворные в ожидании приезда Амманулы

В распоряжение Амманулы был предоставлен новенький „Линкольн", смененный на афганской границе собственным „Рольс-Ройсом".

Персы выполняли свою задачу блестяще. Столетний опыт путешествий был применен ими в современных условиях: палатки, ковры, столы, посуда — все, чем обычно был нагружен королевский верблюжий караван — было уложено на несколько грузовиков. Пунктами отдыха служили замки, ратуши и губернаторские резиденции. В безлюдных местностях особенно выделялось искусство персов устраивать палатки. Они делались из тяжелых, обшитых золотом тканей, прекрасно предохраняющих от холода, жары и песчаных вихрей.

Конечно, все эти удобства могли быть предоставлены только королю. Рядовому же автомобилисту - путешественнику приходится совершать свой путь в чрезвычайно тяжелых условиях.

Если бы в ряде мест, хотя бы на расстоянии 200 км друг от друга были устроены простые станции с запасом бензина, масла и шин, то этим уже был бы сделан огромный шаг вперед.

Аммануда, изучивший во время своих длительных автопоездок по стране нужды восточного шофера, уже начал проводить ряд мер; так, возле Кабула караван мог уже остановиться в специальном „авто-отеле", где путешественники получали все необходимое.

Подобные отели Аммануда предполагал построить на всех главных шоссейных дорогах на расстоянии 8 часов авто-езды.

На самом тяжелом участке от Пехлеви до Кабула из европейских машин работали только „Фиат" и „Рольс-Ройс" — все остальные машины были американских фирм.

Чрезвычайно опасным оказался переход персидско-афганской границы по едва доступным

горным тропинкам; здесь случилась единственная катастрофа: один грузовик на крутом повороте свалился в канаву, придавив пассажиров.

* * *

Развивающийся на Востоке автомобильный транспорт уже пред'являет отчетливые требования к авто-конструкторам в смысле значительного увеличения полезной площади как внутри машины, для каждого пассажира в отдельности, так и снаружи — для огромного количества багажа, необходимо при путешествии в этих странах.

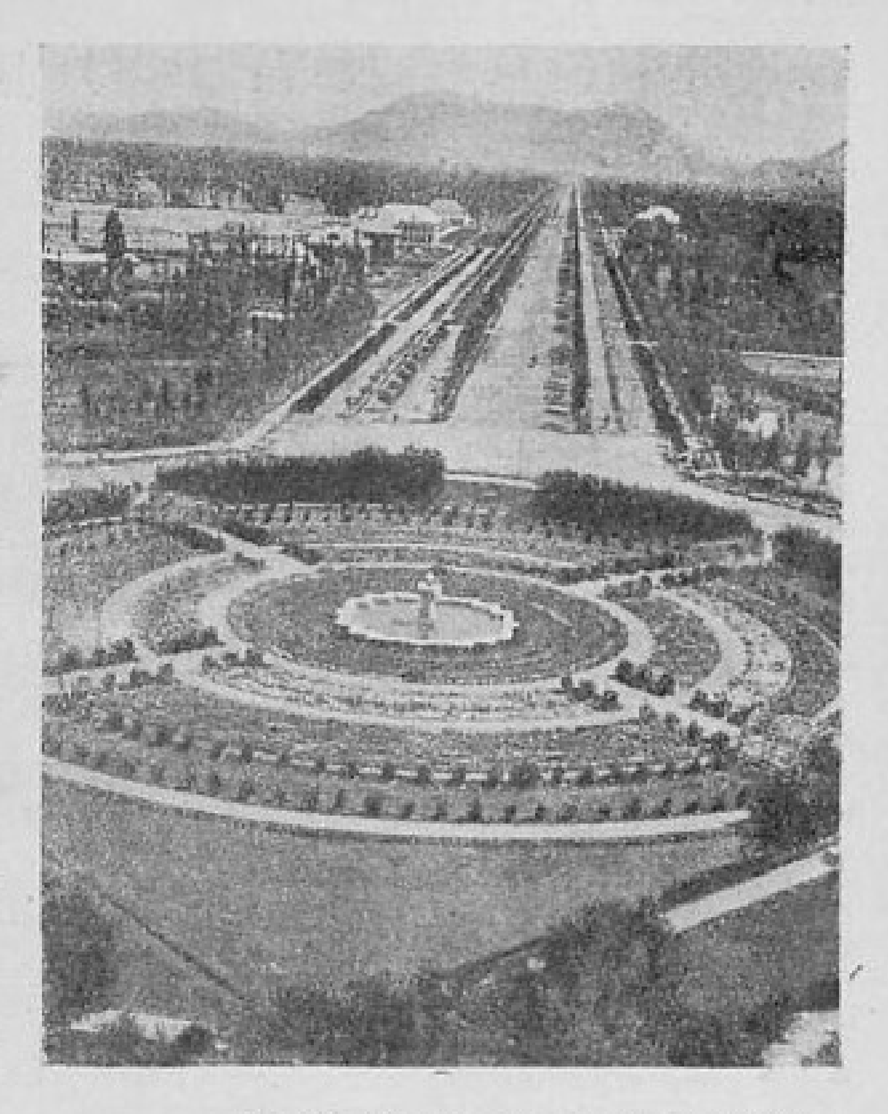
Практика уже выработала несколько приемлемых типов: например, между Кабулом и Пешаваром курсируют небольшие однотонные грузовички, стенки которых представляют собой проволочную сетку; для защиты от солнца и пыли на нее натягивается брезент.

Грузовичок такого типа вмещает 5 — 6 человек со всем багажом.

* * *

В этих частях Востока для путешественника очень уместно знание машины, так как местные шоферы часто фанатичны и недостаточно технически грамотны.

Клетцель рассказывает, что ему пришлось ездить с шофером, который, проезжая мимо многочисленных могил, расположенных по линии дороги, каждый раз снимал обе руки с руля и подымая их к небу, молился богу, очевидно, полагая, что в эти минуты сам Аллах управляет за него машиной.



Дар-Ул-Аман — строющаяся столица Афганистана. Постройка ведется немцами

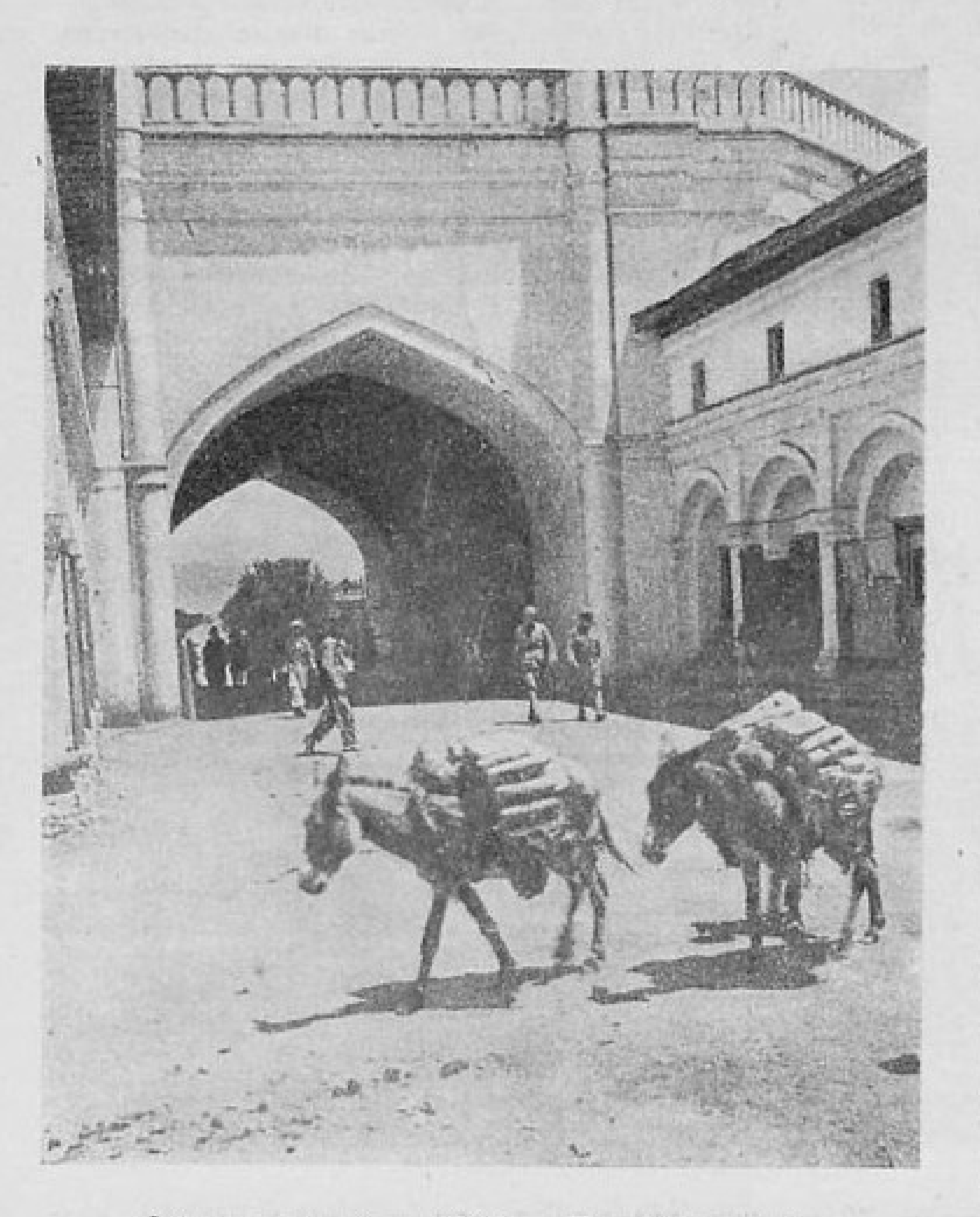
При какой-либо поломке восточный шофер предпочитает подождать другую машину, которая возьмет его на буксир, так как знание машины — его слабое место.

Конечно, автомобиль в настоящее время играет в центральной Азии еще второстепенную роль, но у него имеются все данные для больших перспектив. Уже теперь автомобиль не вызывает удивления даже в тех местах, где еще никто не видел поезда.

При этом интересно следующее. В Афганистане еще нет железных дорог, но уже налаживались — по крайней мере до последних событий — регулярные автомобильные рейсы на линии Кабул — Пешавар.

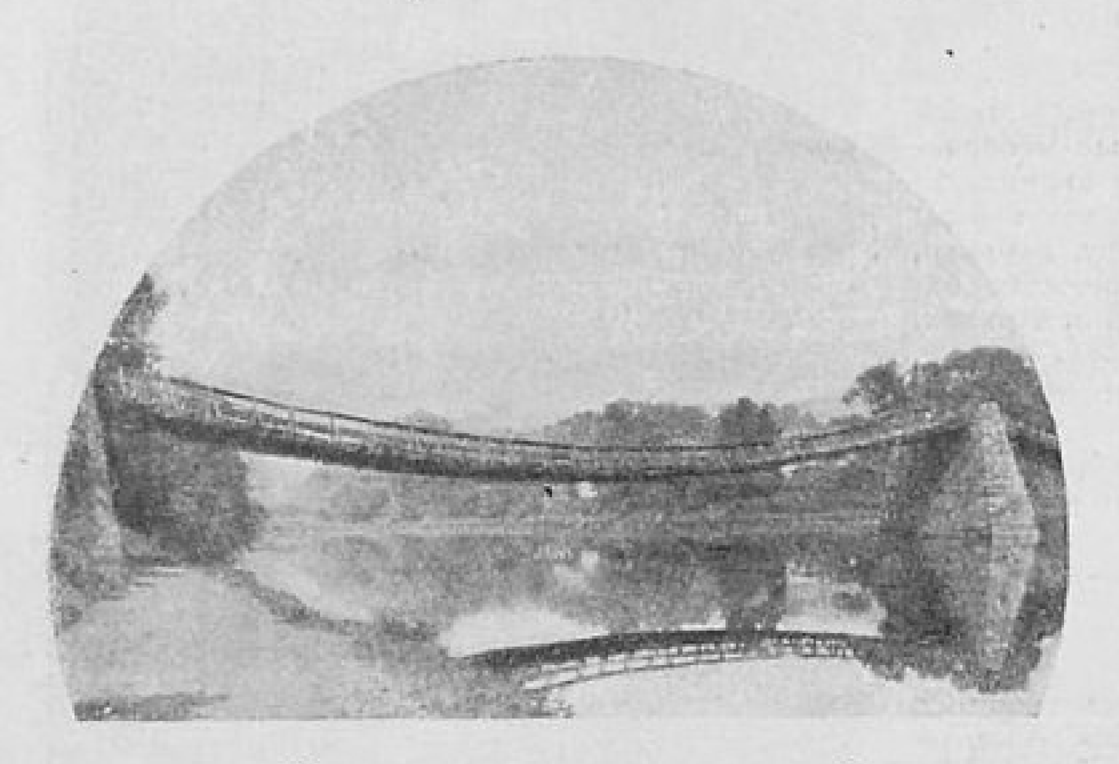
Реформатор Афганистана Аммануло, стремящийся направить страну на путь европейской культуры, начал с насаждения в стране дорожного и автомобильного дела.

Все это — лишнее доказательство того, что автомобиль, как пионер технической культуры, не только не отстает от железнодорожного транспорта, но весьма успешно конкурирует с ним, иногда значительно его обгоняя.



У городских ворот Кабула. Перевозка грузов

ВЕКА, НАРОДЫ И МОСТЫ



Канатный мост через канал в Англии

Мосты играют важную роль в деле транспорта. История мостов — это интереснейшая страница из книги мировой культуры.

В пространных летописях римских историков мы находим упоминания о мостах. В эпоху расцвета Рима много говорится о роскошном мосте, перекинутом через реку Тибр. К сожалению, история сохранила мало указаний о его устройстве. Древних историков интересовала, главным образом, его стратегическая роль; они упоминают о битвах, происходивших у этого моста—важной артерии на подступах к столице римской империи.

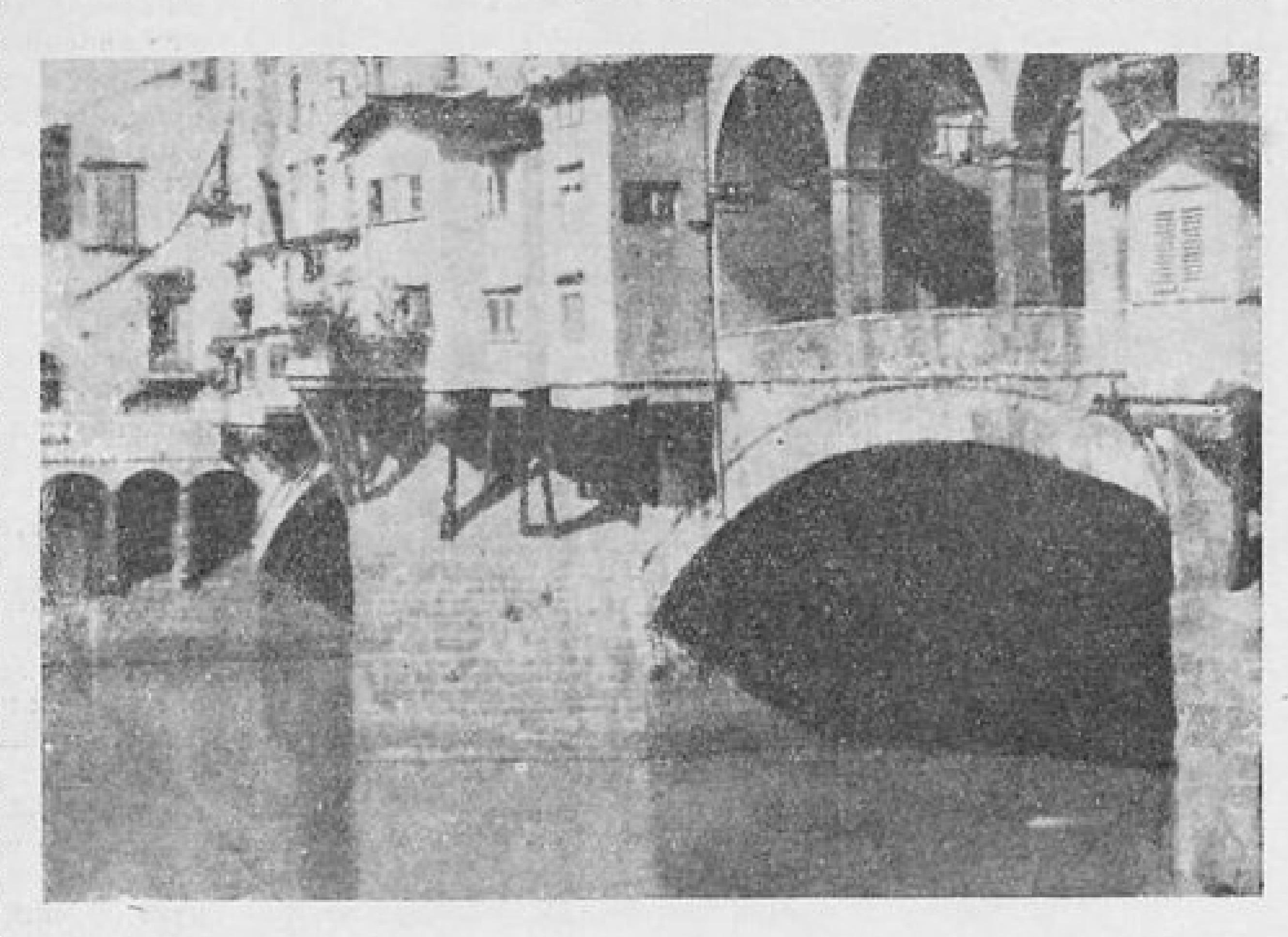
Не меньшую роль играли мосты в эпоху средневековья. Они служили надежной защитой от вражеских нападений, и рыцари, владетели неприступных замков, окружали себя глубокими рвами, наполненными водой. Таким образом, для сообщения с внешним миром им служили мосты особой конструкции — так называемые под'емные мосты. Их устройство было в достаточной мере примитивно: нехитрая система блоков подтягивала деревянные мосты кверху, лишая возможности переходить через глубокий ров, наполненный водой.

Но уже в средние века на ряду с этими стратегическими мостами существовали и мосты постоянные, соединявшие между собой отдельные части города, помогавшие пешеходам, а порой и лошадям, перебираться через реку, пересекавшую город.

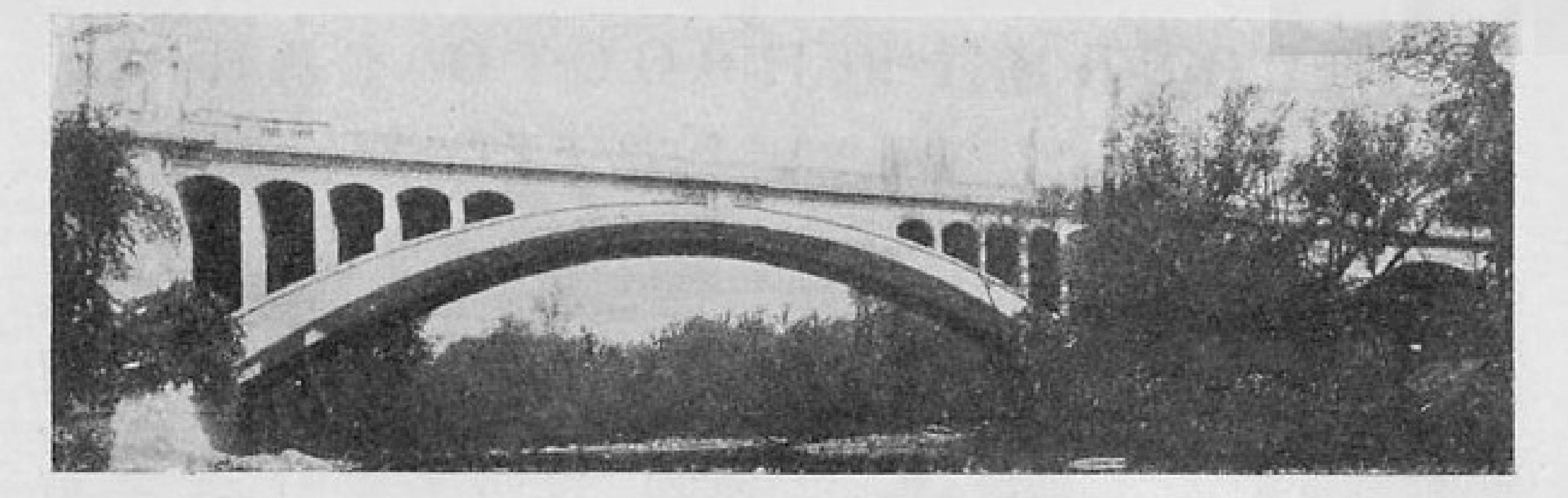
С ростом городов, с развитием торговли, к концу эпохи средних веков вместе с изменением экономического строя меняется и облик города. Приобретают иные формы и мосты. До наших дней сохранились много раз перестраиваемые каменные мосты, с круглыми сводами, с широкими прямоугольными быками, словно впаянные в такие же каменные дома.

Эти мосты являлись не только средством для переправы, но и улицей, где производилась мелкая торговля. Это подсобное значение моста не устарело и до XVIII века. Нередко на мостах, как на местах скопления народа, подвизались уличные акробаты, комедианты и владельцы театров марионеток. „Город на воде,"— знаменитая Венеция до сих пор сохранила особый тип легкого, перекидного моста, соединяющего узкие, извилистые улички города. Самым знаменитым мостом Венеции является так называемый „Мост Вздохов". С этого моста венецианская знать сбрасывала в канал своих противников, по этому мосту вели в подземелья тюрьмы важных преступников.

Эпоха капитализма внесла новые формы во все области жизни. Архитектура мостов изменилась, стала монументальнее, солиднее; при развитии автомобилизма потеряли смысл „канатные мосты", какие еще уцелели кое где в глухих уголках Англии. Новый мост должен выдержать многотонный вес железной дороги, грузные транспорты с продуктами сталелитейных и железоделательных заводов. Такие мосты нового типа существуют в изобилии во всех частях



Мост Веккио во Флоренции, являвшийся одновременно и местом мелкой торговли

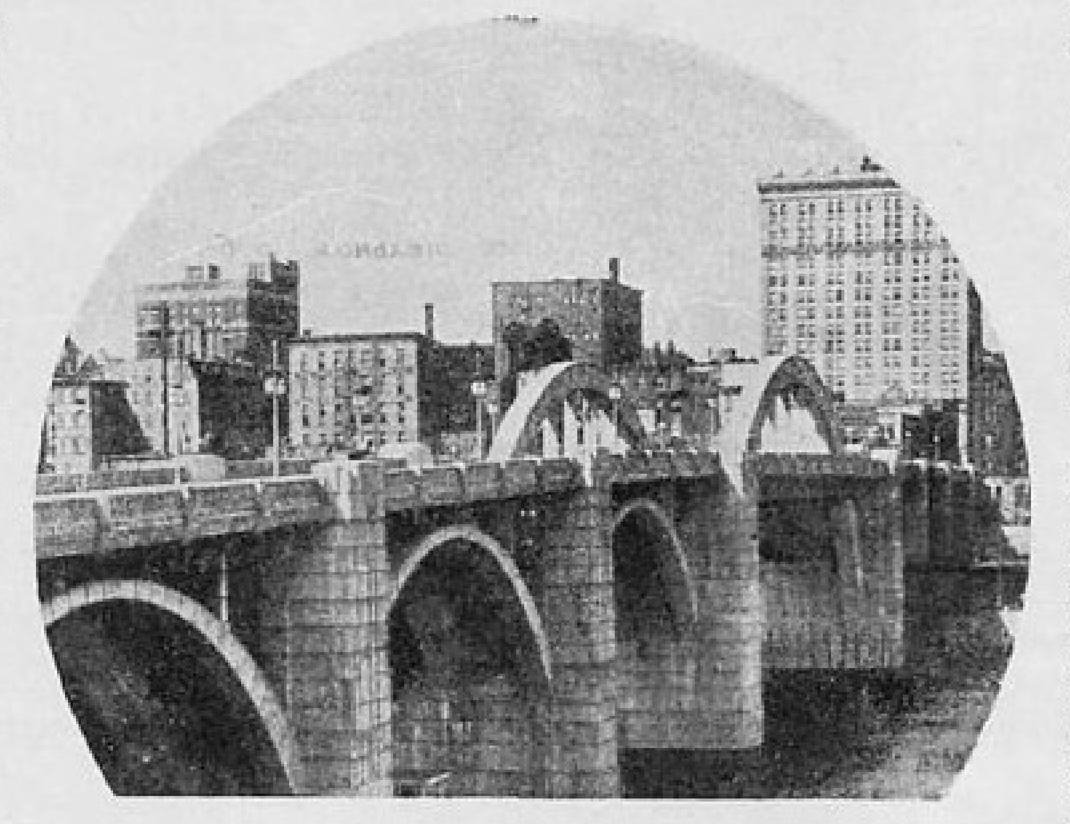


Железобетонный мост в Вильмингтоне

света. Их характерными образцами является хотя бы мост Трокадеро, переброшенный в Париже через Сену или-же знаменитый Бруклинский мост, воспетый прославленным американским поэтом Уот Уитменом.

Металлические мосты делаются в наши дни, главным образом, из стали, признанной пока наиболее пригодным материалом из металлов.

Развитие автомобилизма также повлияло на архитектуру мостов. Железобетонный мост считается теперь одним из типов, наиболее отвечающих требованиям современного транспорта. Выделяются они солидностью конструкции, а вместе с тем, простотой архитектурных линий. Образцом такого моста может служить хотя-бы мост в Вильмингтоне.

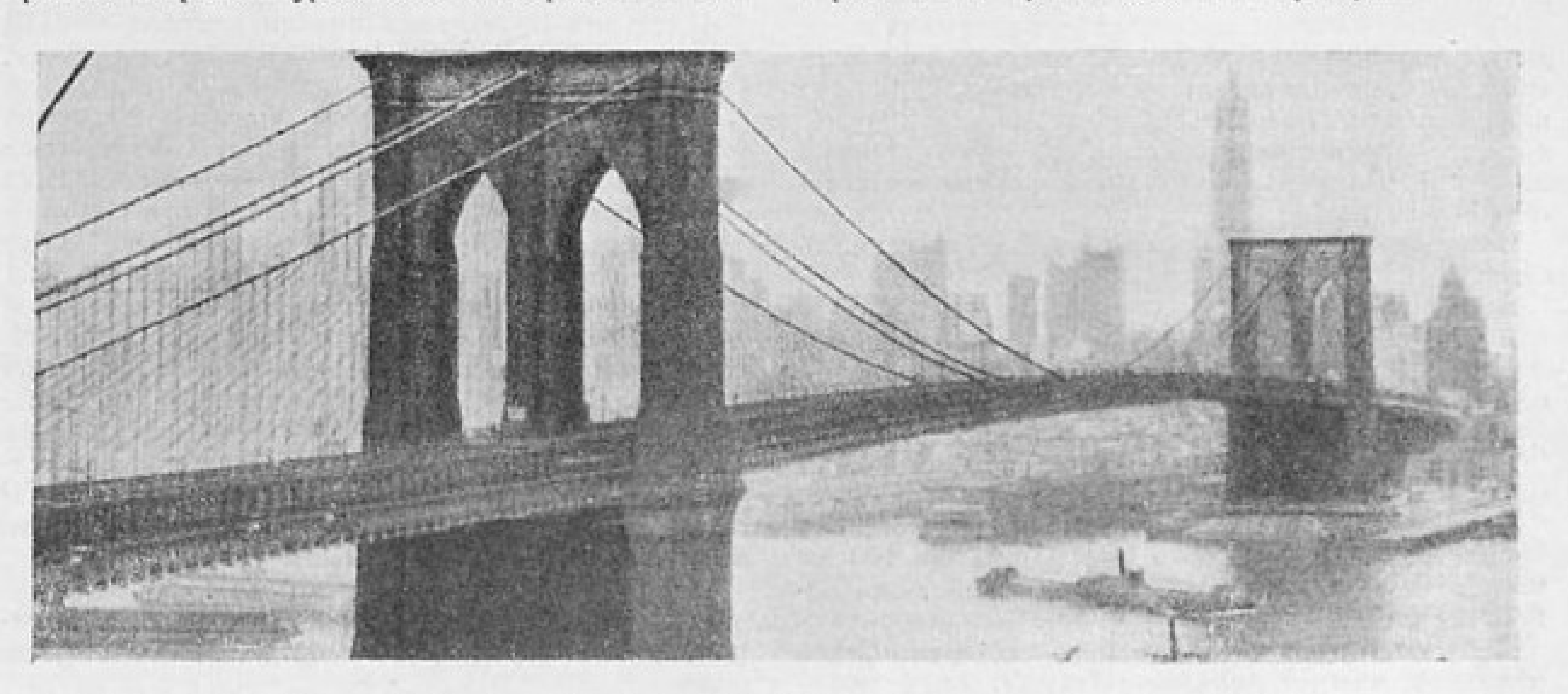


Мост в „Твин Ситис" („города — близнецы")

В общем, однако, следует отметить, что за последние двадцать лет в области строительства меньше всего конструктивных изменений произошло в строительстве мостов.

Наука о строительстве мостов, развившаяся раньше других отраслей строительства и на много опередившая их в своем историческом развитии, за последние двадцать лет движется уже, однако, менее быстрым темпом, чем другие отрасли строительства и архитектуры.

На помещаемых снимках — несколько наиболее известных и резко разнящихся между собой мостов в различных пунктах обоих полушарий.



Бруклинский мост, переброшенный через Ист-Ривер и соединяющий Нью-Иорк с Бруклином

АЭРОСАНИ И ПРОСТО САНИ

Из нечитанного курса

Юмореска



...Сани и волокита происходят от одного общего слова — „волокуша". Аэросани — это сани плюс механизация плюс НОТ минус волокита

Что такое сани?

В седой древности, так сказать, в до-санную эпоху, единственной повозкой была волокуша (волока, волочуга, волочня, волочень, волоковица), которая сейчас, в век аэросаней распространена у нас на севере и северо-востоке.

Волокуша состоит „из жердей—березовых стволов, выкопанных из почвы с частью корней — кокоркою, соединенных между собой в расстоянии 3/4 от корней перечней. В жерди, как в оглобли, впрягается лошадь, концы же их волочатся по земле. На перечне устанавливается кузов из ветвей или бересты".

Из усовершенствованной волокуши и произошли сани.

Волокита, та самая, с которой борются РКИ и вся советская общественность, получила свое название от того же корня, что и волокуша, так как во многих совучреждениях движение дел совершается с волокушной скоростью.

Таким образом, как видите, волокита и сани происходят от общего предка.

Сани, однако, сильно эволюционировали и даже превратились в аэросани, делающие до 100 км в час. Волокита же осталась при своей волокушной скорости.

В древней Руси езда на санях считалась более почетной, чем на колесах. Отсюда, надо полагать, и ведет свое начало поговорка: „пропадай моя телега, все четыре колеса". Отсутствие поговорки „пропадайте мои сани, все двое полозьев" подтверждает большую ценность саней, тем более, что на них ездили не только зимой, но и летом. Впрочем, в болотистых и лесистых местностях нашего севера ими и теперь еще пользуются и летом.

В древней Руси существовали отдельные сани для женщин. В СССР такие сани, конечно, являются излишними.

В древней Руси особенное значение в смысле обрядности придавали саням при бракосочетании и при похоронах. В СССР при наличии ЗАГС'а (маршрут трамвая №№ 1, 2, 3, 4, 5 и др. и автобуса №№ 1, 2, 3, 4, 5 и др.) и крематория (урна № 79 — размер карманный) это „особенное значение" не имеет никакого значения.

Единственно сохранившееся „обрядовое" значение—катание с гор на санях как на масленой неделе, так и в прочие зимние недели („Масленая неделя" выдается всем гражданам не по кооперативным книжкам, а по календарю. Катание на тройках значится, но сократилось в СССР с тех пор, как любители этого рода спорта были взяты на учет чрезвычайными тройками".

Что такое аэросани?

Аэросани—это аэроплан, в котором план заменен полозьями, а крылья оставлены в аэрогараже.

Аэросани—это орел с подрезанными крыльями, но с мотором и пропеллером.

Аэросани — это сани плюс механизация, плюс НОТ.

Аэросани плюют и на дороги, и на бездорожье.

Движущей силой в аэросанях является не кнут, не дерганье возжами. не понукание, а воздух, который приводится в движение двигателем.

Запас этой движущей силы велик, ибо (по Дюма и Бусенго), если всю земную атмосферу заключить в шар и поместить его на весы, то на противоположную чашку надо было-бы поставить 581 тыс. кубических км меди. Чтобы дать приблизительное представление об этой величине, заметим, что ежегодная добыча меди в мире не превосходит теперь 300 млн. км. и, следовательно, $5^1/_2$ триллионов могут быть добыты только в 18.000 слишком лет.

Что же касается двигателей, то их в достаточном количестве могут выработать наши заводы.

Связь между городами на санях, запряженных собаками, оленями или лошадьми от связи на аэросанях отличается так, как отличается свет лучины от света „Юпитера".

Скорость движения аэросаней такова, что гражданин, давший при посадке обещание зарегистрироваться в ЗАГС'е, не успевает при приезде раздумать. Спешная почта, отправленная на аэросанях доставляется прежде, чем успевает высохнуть штемпельная краска на погашенных марках.

Аэросани, полозья которых представляют собой не что иное, как лыжи, отличаются от лыжника, главным образом, тем, что у последних нет пропеллера; затем, каждая пара аэросаней имеет не две лыжи, а три.

Аэросани делаются из дерева, колчуг-алюминия, стальных труб и фасонного железа. Их можно делать любого фасона и по любой модели: пассажирские, грузовые, санитарные и пр.

Аэросани имеют большую будущность, как механизированный зимний транспорт, пересекающий громадные снежные поля СССР.

В жаркие летние дни, при движении аэросаней, ветер, производимый их пропеллерами, будет давать прохладу... Впрочем, дорогие товарищи, в летние жаркие дни аэросанное движение за отсутствием снега будет отменено. На этом разрешите закончить эту лекцию.

Исидор Гуревич

ОДИН из ПЕРВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ в РОССИИ



Машина „Лоран-Клемент" 30 лет назад на военных маневрах в Курске. Физиономии военных, усевшихся в диковинный экипаж, лучше всяких слов говорят о „тонком" понимании ими значения автомобиля для военных и мирных нужд страны. Судьба изображенной на снимке машины также весьма показательна. Пассажиры в пьяном виде ее несколько раз ломали, хозяин же, придя, в отчаяние от постоянных поломок и неисправностей машины, в припадке отчаяния, однажды облил ее керосином и сжег

ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

АВТОДОР в КАРЕЛИИ

Голиковка — самый глухой, грязный и страшный в темные осенние ночи район,—имеет свою шоссейку. Пока только одну, но и она уже много сделала для Голиковки — соединила город с глухой окраиной и дала возможность Голиковке увидеть автомобиль.

Напрасно извозчики жаловались в Совнарком на то, что автобус отбил у них пассажиров — зато он соединил город с далеким вокзалом. Напрасно в Олонце был подожжен автобусный гараж. Сгорел автобус, умер шофер, но Петрозаводск прислал новую машину.

Когда по дороге на Кивач автобус свалился в канаву, многие говорили, что больше никто не поедет на Кивач. А между тем дорогу починили, и 3 автобуса, битком набитые, все лето ходили к водопаду.

Теперь Карельское отделение местного транспорта приступает к постройке большого гаража на 40 машин, оборудованного по последнему слову техники.

Петрозаводск летом наполняется туристами, которые едут на Кивач, Гирвас и Порпорог: самые мощные водопады в Северо-Западной области.

Дорогу на Кивач починили. Семьдесят километров пути покрываются в $2^1/_2$ часа. Автобусы американской фирмы „Додж" вполне оправдали себя.

Мало только ценится работа шофера. По сравнению с Ленинградом, шофер в Петрозаводске получает гроши.

Лотерея Автодора взволновала все местное население, особенно жителей близлежащих деревень.

— Надо выиграть трактор — часто слышишь от мужика. Не жалко и клячу свою продать, чтобы купить билет.

Автодор в Карелии завоевывает все более широкие симпатии местного населения.

Петрозаводск *Ал. Иванов*

САРАТОВЦЫ за АВТОУЧЕБОЙ

Саратовское отделение Автодора организовалось около года тому назад и сейчас об'единяет уже 1.000 членов. По городу организовано десять коллективов, кроме того, имеется несколько коллективов в районах.

В последние несколько месяцев правление открыло при своем отделении вечерние девятимесячные авто-курсы на основе самоокупаемости; ведутся кружковые занятия при отделении и в коллективах.

При правлении имеются секции: автомобильная, моторо-водная, дорожная и секция агитации и печати. Автомобильная секция производит обследование гаражей и автотранспорта; моторо-водная секция работает в области об'единения любителей моторо-водного спорта,—организовала водную базу; дорожная секция организует доклады по дорожному делу.

При отделении саратовского общества Автодор в настоящее время имеется 7 автомобилей, приобретенных на льготных условиях, и авто-мастерская; в распоряжении отделения есть также и моторные лодки.

Саратов *Шепельский*

МИЛИЦИОНЕРЫ за РУЛЕМ

Несколько месяцев тому назад при 34 отделении московской милиции организовалась ячейка Автодора. Вначале многие сомневались, что из этой затеи что-либо выйдет. Ведь и без того много добровольных обществ. Но бюро решило твердо двигать это дело вперед и небезрезультатно.

Сперва удалось завербовать 15 человек; теперь мы имеем 40. Приобретена авто-машина и 2—3 раза в месяц проводятся занятия со всеми членами ячейки по изучению автомобиля и управлению им. Милицейские работники занимаются успешно.

В ближайшее время бюро ячейки при 34 отделении предполагает развернуть свою деятельность в масштабе района, втянув в активную автодоровскую работу сотни новых членов.

Хорошему примеру должны последовать другие милицейские об'единения. Милиционер, стоящий на перекрестке с жезлом в руке и регулирующий уличное движение, где все более видное место занимает автомобиль, должен изучать машину, уметь управлять ею. Это не только желательно, но, пожалуй, необходимо.

Москва *Снигирь*

ДАЙТЕ в КИЕВ ТАКСИ!

В Киеве около 12 частных прокатных автомобилей. Машины старые, давно прожили свой срок и мало-по-малу исчезают из-за полнейшей непригодности к эксплоатации.

Одно время киевский окркомхоз поднял вопрос о приобретении для Киева 20 машин такси, но теперь почему-то он сам отказывается от своего предложения, попрежнему оставляя это дело в руках частника, давая ему полную свободу.

Между тем, такому большому городу как Киев — оживленному торговому центру, в достаточной степени населенному, не мешало бы иметь два десятка новых такси, вместо разбитых и старых частных машин.

Кроме того, при появлении такси, частник был бы полностью вытеснен со своих позиций, которые он занимает много лет.

Киев *Игорь Зелинский*

КРУЖОК на ВЕРФИ

КРУЖОК по практическому изучению двигателя внутреннего сгорания на верфи работает не совсем успешно. Организовался он в конце октября прошлого года. Хозяйственники дали нам светлое, теплое, чистое помещение, два двигателя фирм „Скрипс" и „Тюрко-Мерн", а также необходимые инструменты. Администрация всецело идет навстречу нашим начинаниям.

Но некоторые члены общества совершенно не работают. Это об'ясняется тем, что ребята еще плохо уяснили себе цели и задачи общества.

Активные товарищи должны подтянуть слабых, поставить несколько докладов о целях и задачах Автодора и принять все меры к тому, чтобы кружок работал успешно и без перебоев.

Ленинград *Михаил Безродный*

ПОРА РАСКАЧАТЬСЯ

ОТДЕЛЕНИЕ Автодора в Туле существует уже год. Но даже крупные заводы до сих пор не вовлечены им в работу и не имеют своих коллективов.

Заинтересованность масс работой общества огромная. Особенным вниманием населения пользуются авто-курсы. Первая группа должна перейти уже к практике.

Правление подыскало помещение для гаража, но оно оказалось занятым питомником кроликов. Кролики победили, так как губисполком отказал Автодору. А курсанты теряют время. На 40 вакантных мест второй группы подано больше 200 заявлений.

Перед правлением стоит вопрос о расширении авто-курсов, организации курсов дорожных десятников и трактористов и более усиленном темпе работы по вовлечению в члены Автодора широких слоев трудящихся.

Тула *Туляк*

В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА

ОРГАНИЗАЦИЯ „НЕДЕЛИ АВТОДОРА"

ПРЕЗИДИУМ Совета Общества Автодор предпринимает организацию „Недели Автодора". Задачей „недели" является массовое вовлечение населения городов и деревень РСФСР в члены общества, образование новых коллективов и отделений Автодора и усиление дорожного строительства. К проведению „недели" будут привлечены партийные, советские и общественные организации в лице железнодорожных, дорожных, почтовых, врачебных, лесных, земельных, школьных и кооперативных учреждений. Проведение „недели" намечается в мае.

Президиум Совета Автодора ставит перед местными отделениями Автодора задачу — широко развернуть во время „недели" работу по ознакомлению своих членов и широких масс населения с производством, устройством, управлением и уходом за автомобилем и мотоциклом, организовать специальные лекции на эту тему, ознакомить с нуждами и достижениями в дорожном деле, организовать массовые экскурсии в соседние селения для участия в дорожных работах, усилить средства коллективов и отделений, организовать состязания автомобилей, мотоциклов и др.

В деревнях и селах во время „недели" должны быть организованы общественные работы, митинги, лекции, концерты, спектакли и продемонстрированы кино-фильмы на дорожные темы.

НАЧАЛО РАБОТЫ ПОЖАРНОГО БЮРО

ОРГАНИЗОВАВШЕЕСЯ при Автодоре пожарное бюро развернуло большую работу. Еженедельно устраиваемые „пожарные понедельники" привлекают внимание всех работников пожарной охраны Москвы. Последние „понедельники" были посвящены обсуждению вопроса о состоянии пожарного авто-и мото-строения в СССР. Пожарное бюро заслушало доклады представителей Автопромторга и Тремасса о производстве пожарных автомобилей и мотопомп. Пожарное бюро уделяет большое внимание бензиномоторным насосам, которые должны получить большое распространение в деревнях и на предприятиях, а также ставит сейчас перед сельскохозяйственными организациями вопрос о приспособлении тракторов для тушения пожаров. В условиях нашего бездорожья пожарный трактор приобретает особенное значение.

БЛИЖАЙШАЯ РАБОТА МОСКОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

ПРАВЛЕНИЕ московского отделения Автодора утвердило план своей работы на ближайшие несколько месяцев. До конца февраля отделение проведет точный учет состава всех коллективов, существующих при них курсов, кружков и пр. В феврале же закончатся перевыборы правлений уездных отделений общества. В течение февраля и марта начнется подготовительная работа по проведению „Недели Автодора". Будет предпринято обследование уездных отделений и некоторых московских коллективов.

В течение февраля — марта правление отделения будет добиваться льготного снабжения ячеек учебными пособиями и передачи отделению всего старого авто-мото-тракторного имущества. Правление предполагает организовать при отделении кадр лекторов для посылки в коллективы и проработать вопрос об укрупнении коллективов.

М. ПРЕЗЕНТ

КАК РАБОТАЕТ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ АВТОДОРА

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ Совета общества Автодор протекает в секциях — автомобильной, дорожной, мотоциклетной, водно-моторной, профессионально-технического образования, организационно-финансовой и секции агитации и печати. Если сложить действия всех этих секций, то получится картина работы Совета общества.

Автомобиль

Начнем свой обзор с автомобильной секции. Автостроительство широко стояло в поле зрения автомобильной секции и президиума Автодора. Длительное обсуждение этого вопроса на собраниях, в комиссиях специалистов, в секции и других местах предшествовало тому, что автомобильное строительство поставлено в порядок дня индустриализации Советского Союза. Через короткий срок в нашей стране начнется постройка крупного автомобильного завода. По инициативе общества наши металлодобывающие и металлообрабатывающие организации, стекольная и резиновая промышленность выясняют возможности, а также размеры помощи советскому автомобильному строительству.



Один из ленинградских коллективов на параде
Фото Д. Бунимовича

В связи с предстоящим развитием автотранспорта в СССР приобретают важнейшее значение такие вопросы, как безопасность бензинохранилищ, качество автомобильного топлива, постройка гаражей, снабжение хозяйств машинами и материалами, снижение пошлин и налогов на автотранспорт и пр. Все это служило темами специальных совещаний в Автодоре, в которых принимали участие лучшие специалисты. Автодор добился снижения всех местных налогов и сборов на автомобили, мотоциклы, моторные лодки, глиссеры и аэросани, принадлежащие местным отделениям общества. Из государственного фонда коллективам общества были бесплатно или по льготной цене переданы старые автомобили для учебных целей.

Дороги

Дорожная проблема в СССР представляет ряд важных вопросов, разрешение которых возможно только в плановом порядке и в длительный срок. Автодор созвал первый в СССР дорожный с'езд и участвовал в разработке важнейшего закона Союзного правительства о дорожном хозяйстве и автомобильном деле в СССР. Следовало бы даже признать, что закон этот обязан своим появлением существованию Автодора.

Дорожный с'езд происходил одновременно с прохождением в законодательных инстанциях проекта закона о реформе дорожного хозяйства. „Дух времени“ сказался и на резолюциях с'езда, и на основных положениях нового закона.

Финансирование дорожного строительства было одним из главных вопросов в повестке дня дорожного с'езда. С'езд признал необходимым повысить потонный сбор, придав ему целевое назначение, а также усилить финансирование местного дорожного строительства увеличением отпуска средств по республиканским бюджетам, привлечением к расходам на дорожное строительство различных хозяйственных предприятий, пользующихся дорогами, и усилением отпуска средств по общесоюзному бюджету.

Все эти пожелания получили практическое отражение в законе. Естественно, что ассигнований из общесоюзного, республиканских и местных бюджетов нехватит, чтобы широко развернуть дорожное строительство. Выходом из положения должно явиться привлечение населения к дорожной трудовой повинности. Это признал и дорожный с'езд Автодора и общесоюзный закон.

Совет общества Автодор имеет наказ дорожного с'езда — обеспечить за сельскими коллективами возможность принимать непосредственное участие в дорожном строительстве под контролем и руководством дорожных органов.

Роль коллективов Автодора этим не ограничивается. Они должны всячески добиваться возможно больших отчислений на постройку и улучшение дорог из средств, получаемых от самообложения, контролируя использование этих сумм.

С'езд признал, что при организации дорожных работ на средства от самообложения и на основе трудовой повинности, коллективы Автодора должны принимать деятельное участие во всех подготовительных мероприятиях к производству дорожных работ. Кроме этого, с'езд счел необходимым, чтобы коллективы общества принимали участие в обследовании и приемке работ,

исполняемых силами населения. Таким образом, достигается теснейшее взаимодействие общественности—в лице Автодора, с органами, осуществляющими, реформу дорожного дела.

Для дорожного строительства нужны люди, машины и материалы. Этими вопросами занималась правительственная комиссия, разрабатывавшая при участии Автодора законопроект о дорожной реформе. Эти же вопросы служили предметом оживленных совещаний дорожного с'езда Автодора. С'езд указал на настоятельную необходимость, начиная с текущего года, подготовить новые кадры дорожных работников,—закон предусматривает подготовку в 1928/29 году 2 тысяч десятников; с'езд считает необходимым повысить квалификацию дорожных работников, — закон фиксирует переподготовку 300 техников. В общесоюзном законе не успели получить отражение, но их несомненно должны учесть правительства союзных республик, еще следующие пожелания с'езда: создать временные, периодические или постоянно действующие курсы по переподготовке и подготовке дорожных работников средней и низшей квалификации; учесть потребность в дорожно-техническом персонале; пересмотреть программы учебных заведений, расширив специализацию по дорожному делу; разгрузить дорожнотехнический персонал от излишне-канцелярской и мелко-технической работы; достаточно материально обеспечить дорожных работников.

Обратимся к вопросам дорожной промышленности, снабжения дорожных работ машинами, инвентарем и материалами. В дореволюционный период дорожной промышленности у нас не было, слабо развита она и сейчас. Пятилетний план ее развития, выработанный ЦУМТ'ом, с'езд одобрил, но в то же время признал необходимым, чтобы центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта ускорило выработку стандартных типов дорожных машин и материалов, чтобы ВСНХ и ЦУМТ разработали порядок производства и ремонта дорожных машин и эксплоатацию дорожных материалов, чтобы ВСНХ организовал снабжение дорожного хозяйства машинами.



На этой дороге нелегко работать... Фото С. Красинского

Мотоцикл, моторная лодка, глиссер и аэросани

По этим четырем видам механического транспорта Автодор, организуя испытательные пробеги, разрабатывает вопросы строения внутри СССР этих средств сообщения. Они могут и должны сыграть в СССР очень большую роль. К сожалению, всем этим видам транспорта уделялось до сих пор чрезвычайно мало внимания. Проведенную со времени организации общества работу по привлечению внимания общественности, хозяйственных органов и ведомств к этим четырем видам моторного транспорта следует считать подготовительной.

Профессионально-техническое образование

В нашей стране наблюдается огромная тяга к знанию, к специальным наукам. При местных отделениях и коллективах общества Автодор возникли кружки по изучению автомобиля, по приобретению знаний по дорожно-техническим вопросам, по изучению мотоцикла, моторных лодок, глиссеров, аэросаней. Удовлетворить все эти потребности в ближайшем будущем очень трудно, так как нехватает учебных пособий, лекторов, но это сделать нужно во что бы-то ни стало. Работу в области проф.-технического образования решено проводить в таком порядке, чтобы в городских кружках был уклон в сторону автомобильного дела, а в деревенских—в сторону дорожного дела.

Подготовка среднего технического персонала для нужд автостроения и эксплоатации автохозяйства находится еще в скверном состоянии. На всю сеть техникумов РСФСР автомобильная специализация имелась лишь на московском вечернем рабочем техникуме при институте им. Менделеева, выпустившем за 8 лет 70 техников. Автодор считает, что в Москве необходимо организовать специальный автомобильный техникум с эксплоатационным и производственным отделениями.

Дело высшего образования в области автомобильной поставлено в нашей стране также скверно. Автодор пришел к заключению, что в Москве автомобильное образование необходимо сосредоточить в Механическом Институте им. Ломоносова, для чего отделение моторного транспорта института должно быть реорганизовано в факультет с отделениями — автомобильным и авиационным. Главпрофобр вводит в Институте народного хозяйства имени Плеханова специальное отделение по экономике местного транспорта.

Профессионально-техническое образование в дорожном деле также нуждается в коренной реорганизации. Автодор определил категории работников, нужных для обслуживания дорожного.

хозяйства и об'ем их знаний, и выявил приблизительную потребность в указанных работниках на ближайшие годы (точный учет зависит от мест).

Агитация

Автодор осуществляет свою агитационную работу через секцию агитации и печати и журнал „За Рулем“. Агитационная работа ведется в нескольких направлениях. Прежде всего, она идет по областям, входящим в круг задач всего общества — автомобильной, дорожной, мотоциклетной и водно-моторной (моторные лодки, глиссеры, аэросани). Затем агитация различно осуществляется в городе и в деревне. И наконец, агитация, переходя в пропагандистскую работу, частью осуществляет задачи общества в целом, частью, выполняя издательские планы, помогает членам общества повышать свои знания.

Секция печатает свои материалы в периодических изданиях и выпускает брошюры, книги, листовки, плакаты, использует радио, кино и доклады на предприятиях. Подготовлены к печати и сданы в издательства учебники по автомобильному, дорожному, мотоциклетному и водномоторному делу. В ближайшее время выходят учебные таблицы по автомобильным вопросам.

Скоро начнется подготовительная работа к проведению весной текущего года „Недели Автодора“ по всему СССР. В ней должны будут принять участие общественные и советские организации и учреждения, агрономические пункты, дорожные органы, школы, лесные органы, почтовое ведомство, местные органы власти, партийные и комсомольские коллективы, совхозы, артели, фабрики и др.

Отделения Автодора, вне зависимости от устройства этой „недели“ должны для усиления агитации организовать подвижные машинно-показательные отряды, переходящие в течение сезона из одной волости или района в другие. Опытные дорожные участки также должны быть в числе агитационных приемов. Дорожный с'езд Автодора признал целесообразным установить тесную связь дорожных исследовательских органов с отделениями Автодора, использовав последние в качестве корреспондентов, освещающих наиболее жизненные запросы местного дорожного дела.

Вот, в самых общих чертах деятельность Совета общества Автодор.

Мих. Презент

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Харьков

В УССР ассигнуется в этом году на дорожное строительство 32,1 млн. рублей, из которых 10,1 млн. руб. предназначается на строительство дорог союзного значения. Основную часть средств на местные дороги (15 млн. руб.) должен дать потонный сбор. Остальные 7 млн. руб. намечено получить из средств самообложения и по трудповинности. Вся эта сумма составляет не более 60 проц. потребности.

В наихудшем состоянии сравнительно с другими округами Украины находятся дороги Донбасса.

Курск

Автомобильный и мотоциклетный кружки организованы Курским отделением Автодора. В каждый из кружков входит по 50 чел. В течение четырех месяцев члены кружков должны научиться управлять машиной и познакомиться с конструкцией их.

Предполагается организовать еще один автомобильный кружок в Курске и в Ямской.

Николаев

В феврале начинают работать курсы дорожных десятников. Срок обучения на курсах двухмесячный. Всего принято 25 курсантов. На курсах обучаются, главным образом, члены Автодора.

Армавир

Армавирское отделение Автодора приступило к обучению своих членов автомобильному делу. Организованы специальные курсы. Сейчас занимается 40 человек. Число слушателей растет. Горсовет для учебных целей передал Автодору автомобильный мотор.

Сызрань

Члены одного из городских коллективов Автодора строят своими силами аэросани. После окончания отделки саней автодоровцы будут производить на них учебную работу.

Майкоп

Среди рабочих-нефтяных и других предприятий наблюдается очень большой интерес к Автодору. За последние две-три недели в городе возникло шесть новых коллективов. К концу января городские коллективы насчитывали свыше 1.000 членов.

Ковров

Ковровское отделение Автодора еще в сентябре-октябре прошлого года разослало всем профорганизациям уезда и волисполкомам руководящий материал по создании коллективов общества: устав, брошюры, плакаты о лотерее Автодора и пр. Вместе с тем, ни одна из этих организаций до сих пор не приняла никаких мер к организации коллективов. Вмешательство Владимирского губотделения Автодора и губпрофорганизации могло бы расшевелить их.

Архангельск

Закончилась 1-ая архангельская общегородская конференция Автодора. Молодая организация успела за 6 месяцев существования провести большую работу, создав в городе 10 коллективов, об'единяющих 500 членов общества, и поставила своей задачей произвести полную реконструкцию внутризаводского транспорта и транспорта лесных заготовок. Намечается организация специальных курсов по подготовке кадров шоферов, трактористов и мотористов.

Отв. редактор: Н. ОСИНСКИЙ Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель — Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“

Главлит № А—32.151 а Отпеч. в 7-й тип. „Искра Революции“ Мосполиграфа. Москва, Арбат, Филипп., 13. З. Т. 682. Тираж 50.000

ВНИМАНИЮ ОРГАНИЗАТОРОВ ПОДПИСКИ!

В виду запросов с мест и различного толкования об'явленных условий конкурса повторяем вновь условия распределения премий среди организаторов подписки.

Бесплатно годовую подписку на журнал „ЗА РУЛЕМ“ на 1929 год получат товарищи, завербовавшие 5 новых годовых подписчиков (не бывших подписчиками журнала в 1928 году). 2 старых подписчика засчитываются как один новый, а 2 полугодовых — как один годовой. Таким образом, для получения бесплатного годового экземпляра „ЗА РУЛЕМ“ нужно завербовать **5 новых годовых подписчиков или 10 новых полугодовых, или 10 старых годовых.**

Все остальные премии указаны из расчета новых подписчиков.

Высылка изданий организаторам подписки начнется после того, как завербованные ими подписчики уплатят наложенный платеж, т.-е. станут фактическими подписчиками.

ПОСЛЕДНИЙ СРОК СДАЧИ ПОДПИСНЫХ ЛИСТОВ — 1 марта. После этого срока присланная подписка не будет засчитываться при распределении премий.

Т.т. организаторы, помогайте распространению журнала, не задерживайте высылки подписных листов.

Редакция „ЗА РУЛЕМ“.

Цена 25 коп.

ЭКСПЛОАТАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ и АВТОБУСОВ

должна быть надежна и экономна. Поэтому Вам требуется первоклассное электрическое оборудование. Легкий пуск мотора, безупречное зажигание при любой скорости, сильный свет при езде ночью —вот те требования, которым должны соответствовать высококачественные изделия первоклассной фирмы.

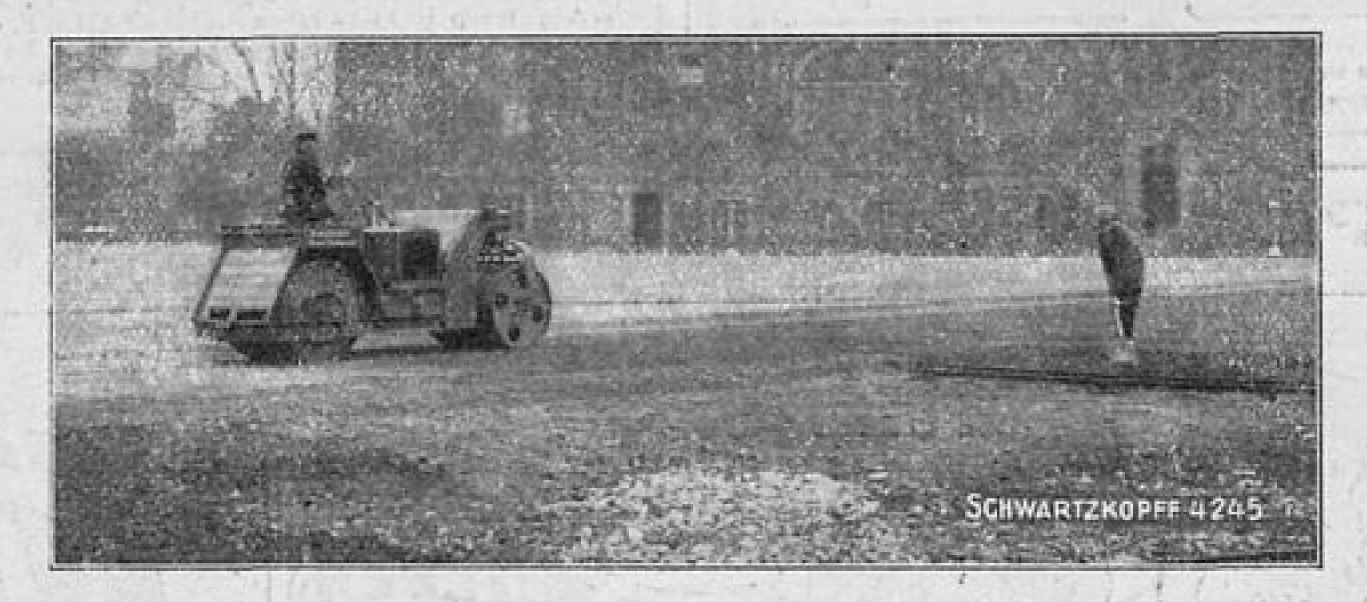
Известные во всем мире в течение нескольких десятков лет благодаря своей надежности и прочности изделия БОШ работают много лет без отказа и являются вследствие этого особенно ценными при усиленной работе в отдаленных местностях. Они носят следующие два защитных знака:

БОШ И ЗАВОДСКИЙ ЗНАК



Акционерное Об-во Роберт БОШ, Берлин-Шарлоттенбург 4, Bismarckstr. 71.
Заводы в Штутгарте и в Фейербахе.

ШВАРЦКОПФ



3,5-тонный моторный каток ТЭНДЕМ при работе на спортивной площадке.

ПАРОВЫЕ И МОТОРНЫЕ ДОРОЖНЫЕ КАТКИ

ОТ 2 ДО 20 ТОНН СЛУЖЕБНОГО ВЕСА

Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin № 4

Выписка заграничных товаров может последовать лишь на основ. действующ. правил о монополии внешней торговли

Отдел об'явлений „ЗА РУЛЕМ“ — Москва 6, Страстной бульвар 11
Издание Акц. Изд. О-ва „ОГОНЕК“